DIE WARSCHAU-WIENER EISENBAHN UND IHRE VERSTAATLICHUNG

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND
STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR

ERLANGUNG DER STAATS-
WISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE

VORGELEGT VON

JULIUS SALOMON
BERLIN

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

BERLIN
H. S. HERMANN, BUCHDRUCKEREI
1913

Referent:

Reichsrat und Geh. Hofrat Professor Dr. G. v. Schanz.

Meiner lieben Braut Frl. Klara Münchberg
gewidmet.

Disposition.

A. Die russische Eisenbahnpolitik.

I. Staatsbahnsystem von 1838—1857.
Die Anfänge des Eisenbahnbaues in Rußland 1

II. Privatbahnsystem von 1857—1881.

a) Errichtung privater Eisenbahngesellschaften (1857—1864). 2
b) Übergang der letzten Staatsbahnen an Privatgesellschaften 3
c) erste gesetzgeberische Maßnahmen seitens der Regierung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens (1872 bis 1876 Betätigung der Baranowschen Untersuchungskommission) 6
d) Ergebnisse der Kommission.
1. Erlaß eines allgemeinen Eisenbahngesetzes 7
2. Rückkauf einiger Privatbahnen 7

III. Staatsbahnsystem von 1881 an.

a) Bau von neuen Staatsbahnen 9
b) Ankauf von Privatbahnen 10
c) besondere Vorkommnisse in der Tarifpolitik 12
d) Sonderabkommen der Regierung mit den Privatgesellschaften 13
e) Wiederheranziehung des Privatkapitals beim Eisenbahnbau 19

B. Die Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Die Betriebsentwicklung.

a) Anfänge der Warschau-Wiener Eisenbahn 23
b) die Betriebsergebnisse der Warschau-Wiener Eisenbahn als Staatsbahn und Beteiligung der Regierung bei ihr nach der Umwandlung in ein neues Privatunternehmen 24
c) die ersten Betriebsjahre als Privatbahn 26
d) das Vertragsverhältnis zur Warschau-Bromberger Eisenbahn 29
e) Bau von kleinen Zufuhrbahnen 30
f) bedeutende Zunahme des Kohlentransports in den 70er Jahren; die Baranowsche Untersuchungskommission auf der Warschau-Wiener Eisenbahn 32
g) Bau von Konkurrenzbahnen in Polen. Fusionsbestrebungen mit der Lodzer Fabrikbahn 34

h) Vereinigung der Warschau-Wiener mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn 38
i) die Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft 39
k) die neuen Verträge mit der Regierung vom 7. Juni 1890 44
l) die Warschau-Wiener Bahn nach der Fusion mit der Warschau-Bromberger Bahn. Neubautenprojekte . . . 46
m) die Konzessionserteilung znm Bau der Kalischer Strecke 49
n) die Warschau-Wiener Bahn nach Eröffnung der Kalischer Strecke 52

II. Die Kapitalsentwicklung.

a) Die Beschaffung des Anlagekapitals und die Emission der Obligationsanleihen 1—5 55
b) die Emission der 6. Anleiheserie 59
c) die Begebung der großen Konvertierungsanleihe vom Jahre 1890 und die Ablösung der Schuld der Warschau-Bromberger Bahn an die Regierung 60
d) die Begebung der 9. und 10. Obligationsserie 63
e) die Kapitalsbeschaffung zum Bau der Kalischer Strecke, neue Aktienausgabe und Emission der II. Obligationsserie 66

III. Finanzielle Ergebnisse.

a) Die Betriebsergebnisse bis zur Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn. 69
b) die Betriebsergebnisse nach der Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn. 74
c) die Betriebsergebnisse nach Fertigstellung der Kalischer Strecke. 75
d) die Krisenjahre 1905—1908 77
e) die Betriebsergebnisse der letzten Jahre als Privatbahn 82

C. Die Verstaatlichungsaktion.

I. Das Auftauchen eines Verstaatlichungsplanes bei der Regierung und dessen schriftliche Bekanntgabe 86
II. Die Verstaatlichungsparagraphen der Konzessionsurkunde 89
III. Genehmigung der Verstaatlichung seitens der gesetzgebenden Körperschaften Rußlands 94
IV. Die Berechnung des Verstaatlichungspreises 96
V. Die Differenzen der Regierung mit der Verwaltung bezüglich der Berechnung. 98
VI. Der Gesamtrückkaufspreis; die außerordentliche Generalversammlung vom 18. Februar/2. März 1912 101
VII. Die restlichen Ansprüche der Aktionäre 104

D. Schlußbetrachtungen.

Vorwort.

Die Anfang des Jahres 1912 vollzogene Verstaatlichung der Warschau-Wiener Eisenbahn gab mir die Anregung, mich mit der Geschichte dieses russischen Privatbahnunternehmens näher zu befassen. Der Plan zu dieser Arbeit reifte in mir, als ich feststellte, daß die Warschau-Wiener Eisenbahn fast die älteste mit Dampf betriebene russische Bahn war, und ihr Entwicklungsgang sehr viel Charakteristisches für die gesamte Eisenbahnpolitik Rußlands bot. Dazu kam noch, daß die Warschau-Wiener Eisenbahn zum großen Teil mit deutschem Kapital erbaut war, und ihre Aktien während vieler Jahre an internationalen Börsenplätzen, wie Berlin und Brüssel, eine bedeutende Rolle spielten.

Das für meine Arbeit nötige literarische Material war relativ gering. Als Grundlage dienten mir die in dem Archiv der Direktion der Diskonto-Gesellschaft seit dem Jahre 1859 gesammelten Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle, die mir von den Vorstehern des Archivs, den Herren Dr. Bergengrün und Dr. Lahmann, in liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt wurden. Von einzelnen Jahren fehlten die Geschäftsberichte, doch konnte aus den folgenden ihr Inhalt ergänzt werden; außerdem gab mir die Finanzverwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn auf schriftliche Anfragen bezüglich gewisser Einzelheiten bereitwilligst Auskunft. Schließlich verwandte ich auch einzelne Artikel aus deutschen und belgischen Zeitungen.

Für den ersten Teil der Dissertation wurde besonders eine Arbeit des Herrn Dr. Matthesius über „Die russische Eisenbahnpolitik im 19. Jahrhundert", die im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlicht ist, herangezogen. Diese Abhandlung schließt mit dem Jahre 1893, und über die übrigen Jahre schöpfte ich mein Material teils aus den letzten Jahrgängen des „Archiv für Eisenbahnwesen", teils aus „Conrads Jahrbüchern" und teilte aus dem „Handbuch der Staatswissenschaften". Auch das „Handbuch für Inhaber Russischer Fonds", das in Berlin im Auftrage der Kredit-Kanzlei des Russischen Finanzministeriums gedruckt wird, gab mir Aufschluß über wichtigere Ereignisse in der russischen Eisenbahnpolitik während der letzten Jahre.

Bevor ich mich mit der Geschichte der Warschau-Wiener Eisenbahn beschäftige, will ich zum besseren Verständnis der Vorgänge bei diesem Unternehmen zunächst die Entwicklung des gesamten russischen Eisenbahnwesens in großen Zügen schildern.

I. Kapitel.

Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Rußland 1835—1857.

Wie alle europäischen Staaten, so entschloß sich auch Rußland nur sehr zögernd zum Bau von Eisenbahnen. Wenn auch einflußreiche Persönlichkeiten bereits zu Beginn des vorigen Jahrhunderts nach Erfindung der Lokomotive den Segen eines schnellen Beförderungsmittels anerkannten, so machte sich doch in der öffentlichen Meinung Rußlands ein gewisser Widerstand gegen diese Neuerung, das Eisenbahnwesen, bemerkbar. Es wurden Bedenken laut, daß die Frachtfuhrleute und Schiffer große Verluste erleiden könnten, daß durch die Bahnen unheilvolle Verschiebungen und Änderungen im Erwerbs- und Wirtschaftsleben entstehen und schließlich auch, daß das Land infolge der hohen Kosten, die der Eisenbahnbau hervorrufen würde, in finanzielle Schwierigkeiten geraten könnte. Man vertrat unter diesen Umständen den Standpunkt, daß der Eisenbahnbau nicht Aufgabe des Staates sei, sondern dem privaten Unternehmungsgeist überlassen werden solle, ein Standpunkt, den schließlich auch die Regierung teilte, und der sich, wie wir noch sehen werden, später bitter rächte. Günstig für den Bahnbau in Rußland war die flache Gestaltung des Bodens und der Holzreichtum des Landes, ungünstig die minderwertige Erzeugung von Eisen und Gußeisen, wodurch Mangel an gutem Schienenmaterial hervortrat; ferner das Fehlen jeglicher Maschinenbautechnik und auch die klimatischen Verhältnisse. Die Einfuhr ausländischen Materials war sehr erschwert durch die hohen Prohibitivzölle. Dazu kam noch, daß man allenfalls auf einen bedeutenden Güterverkehr aber nicht auf einen hohen Personenverkehr infolge der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung rechnen konnte. Ungeachtet dieser Bedenken fand der Eisenbahnbau einen eifrigen Förderer in dem Zaren Nikolaus I., der mit klarem Blick die hohen Vorzüge des Eisenbahnwesens erkannte. Zar Nikolaus erließ auf Anregung des Ritters von Gerstner, der auch das Eisenbahnwesen Österreichs begründet hatte, den berühmten Ukas vom 15./27. April 1835, in dem er Herrn von Gerstner die Erlaubnis zum Bau der ersten russischen Eisenbahn — von St. Petersburg nach Pawlowsk und Zarskoje-Selo — erteilte. Die Konzession wurde auf unbegrenzte Zeit ausgesprochen. Der Bahnbau wurde im Jahre 1838 vollendet, und mehrere Jahre hindurch war dies das einzige Bahnunternehmen Rußlands, weil der finanzielle Erfolg ausblieb und sich kein weiteres

Privatkapital zum Bau neuer Bahnen fand. Nun nahm der Staat selbst den Bau von Eisenbahnen in Angriff. Im Jahre 1842 wurde auf Befehl des Zaren der Bau einer Bahn von Petersburg nach Moskau, der sogenannten Nikolai-Bahn, begonnen. Der Bau stieß auf große technische Schwierigkeiten, so daß die Baukosten die beträchtliche Höhe von 165 000 Rbl. pro Werst (= 1,07 km) erreichten und die Fertigstellung erst im Jahre 1853 erfolgte. Auch die

Warschau-Wiener Eisenbahn,

deren Anfänge bis in das Jahr 1838 zurückreichen, wurde aus Staatsmitteln erbaut und teilweise bis zum Jahre 1843 fertiggestellt. Bei allen Bahnen blieb aber der finanzielle Erfolg aus. Der Fiskus wurde dadurch entmutigt, und auch das Privatkapital hielt sich von Bahnunternehmungen in Rußland fern. Ein entschiedener Gegner des Eisenbahnbaues war auch der damalige russische Finanzminister Kankrin, der die Eisenbahnen als „Modekrankheit" bezeichnete. Der Zar wollte indessen sein begonnenes Werk weiter ausführen und erließ am 15. Februar 1851 einen weiteren Ukas, der den Bau einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Warschau auf Staatskosten befahl. Bis zum Jahre 1854 war der Bau dieser Bahn bis zur Stadt Gatschina vorgeschritten. Da kam der Krimkrieg dazwischen (1854—1856), der alle Kräfte des Reiches in Anspruch nahm und weder Geld noch Zeit zu Eisenbahnbauten übrig ließ. Beim Ausbruch des Krieges hatte das russische Eisenbahnnetz folgende Ausdehnung:

1. Staatsbahnen:
   a) St. Petersburg bis Moskau
   b) St. Petersburg bis Gatschina } 954 Werst.
   c) Warschau bis Wien (249 Werst)
2. Privatbahnen:
   St. Petersburg bis Zarskoje-Selo 25 Werst.

II. Kapitel.

Errichtung privater Eisenbahngesellschaften mit Hilfe ausländischen Kapitals.

Nach Beendigung des Krimkrieges trat mit großer Deutlichkeit die Notwendigkeit hervor, bessere Verkehrsmittel zu schaffen. Da indessen der Betrieb der Staatsbahnen stark enttäuscht hatte, so glaubte man, den Bau Privatgesellschaften überlassen zu müssen. Um aber nun auch tatsächlich privates Kapital zum Bau von Eisenbahnen zu ermutigen, mußte die russische Regierung darauf bedacht sein, zum mindesten einen Teil des Risikos selbst zu tragen. Zu diesem Zwecke entschloß sie sich, die Zinsgarantie für das aufzubringende Obligations- und zum Teil für das Aktienkapital der neu zu bildenden privaten Eisenbahngesellschaften zu übernehmen. Es

kam unter diesen Umständen bald nach Beendigung des Krimkrieges zu einer lebhaften Bautätigkeit von Eisenbahnen. Die Entwicklung, die das russische Eisenbahnwesen in den ersten Jahren nach Beendigung des Krimkrieges nahm, möge die nachstehende Tabelle*) erläutern:

Name der Gesellschaft	Länge in Werst	Kapital in Millionen Rbl.	Regierungsgarantie
1856.			
Peterhofer Eisenbahnges.	27,2	2	—
1857.			
Große Russische Eisenbahngesellschaft	4900	75 Aktien 35 Oblig. 2,4 „	5 4½ 4
1858.			
Gesellsch. Riga-Dünaburg	204,5	10,2	4½
„ Wolga-Don	73,8	8	6
1859.			
Moskau-Jaroslaw	66,1	4,5	—
Gesellsch. Moskau-Scaratow (1863 umgewandelt in: Moskau-Rjäsan.)	ca. 600	45	4½
Gesellsch. Riga-Mitau	39	1,5 Aktien 4,144 Oblig.	5
1860.			
Gruschewska-Don	66	2,92	5
1863.			
Moskau-Rjäsan	196,4	15 Aktien u. Obl.	5
Gesellsch. Balta-Odessa (aus Staatsmitteln erbaut)	240	12,7	—
Dünaburg-Witebsk	243	16,25 Aktien u. Obl.	5
1864.			
Warschau-Terespol	196	10,2 Aktien u. Obl.	5
Kursk-Kiew	438	28,125 Aktien u. Obl	5

*) Anmerkung: In der dritten Rubrik ist das Kapital der betreffenden Bahn angegeben, wobei manchmal das Aktien- und Obligationskapital in einer Summe ausgewiesen ist. Der Strich in der vierten Rubrik bedeutet, daß der Staat keine Garantie übernommen hat. Die Zahl in derselben Rubrik dagegen besagt, wie hoch die jährliche Zinsgarantie des Staates ist.

Die interessanteste von den in der Tabelle angeführten Bahnen ist die im Jahre 1857 namentlich unter Mitwirkung französischen Kapitals gegründete „Große Russische Eisenbahn-Gesellschaft". Der genannten Gesellschaft wurde die Konzession zum Bau eines Netzes von insgesamt 4000 Werst = etwa 4300 km gegeben, und zwar sollte die Gesellschaft folgende Strecken erbauen:

1. St. Petersburg—Warschau (bis Gatschina bereits vom Staate erbaut),
2. Moskau—Nischni-Nowgorod,
3. Moskau—Orel,
4. Orel—Libau.

Der Zweck dieser genannten Strecken sollte sein, die Hauptstädte Rußlands mit der westlichen Grenze und mit dem Baltischen und Schwarzen Meere zu verbinden. Der Vertrag, den die Gesellschaft mit der Regierung abgeschlossen hatte, diente lange Zeit als Vorbild für weitere Eisenbahnkonzessionen, die die Regierung an Privatgesellschaften erteilte. Aus diesem Grunde sei erwähnt, daß die Regierung in dem genannten Vertrage für die Gesellschaft die in der Tabelle angegebene Zinsgarantie übernahm und ihr die Exploitation der Eisenbahn auf 85 Jahre überließ unter dem Vorbehalt des Rechtes, die der Gesellschaft gehörigen Linien nach 30 Jahren anzukaufen. Die Aukaufsumme war nach der mittleren Einnahme der letzten 7 Betriebsjahre zu berechnen und für die ganze Zahl der Jahre bis zum Endtermin der Konzession auszuzahlen. Eine Kontrolle sicherte sich die Regierung durch besondere vom Staate ernannte und besoldete Beamte. Ferner setzte die Regierung in den Konzessionsbedingungen eine Frist für die Fertigstellung der Bahn fest und sicherte sich durch eine Kaution, die die betreffende Gesellschaft hinterlegen mußte. Dies geschah, um zu verhindern, daß bei den Gründungen gewissenlose Unternehmer Betrügereien verübten und vielleicht garnicht den Bau einer Eisenbahn begannen.

Im allgemeinen schwankte die erteilte Konzessionsdauer zwischen 75 und 99 Jahren. Bei den Eisenbahnbauten war ausländisches Kapital vorherrschend; besonders englisches war in reichem Maße nach Rußland geströmt. Die Regierung zeigte dadurch dem ausländischen Kapitalistenpublikum ein Entgegenkommen, daß sie gestattete, die Aktien und Obligationen auf fremde Währung auszustellen, um deren Unterbringung auf ausländischen Märkten zu erleichtern.

Das russische Eisenbahnnetz umfaßte Ende 1864 3456 Werst. Während es aber im Jahre 1854 noch überwiegend Staatsbahnen gab, hatte sich das Verhältnis während dieser zehnjährigen Zeitperiode so geändert, daß von den 3456 Werst nur noch 770 Werst Staatsbahnen waren.

III. Kapitel.

Übergang der letzten Staatsbahnen an Privatgesellschaften 1864—1872.

Während sich bisher das russische Kapital selbst vom Eisenbahnbau ferngehalten hatte, finden wir seit dem Jahre 1865, daß sich, angelockt durch die Erfolge, die einzelne Privatbahnen hatten, wie z. B. die Moskau—Rjäsan-Bahn, auch russisches Kapital an Eisenbahnunternehmungen beteiligte. Auch die Regierung ließ sich durch den Erfolg des Privatbahnbetriebes dazu verleiten, die noch in ihrem Besitz befindlichen Staatsbahnen den Privatgesellschaften zu überlassen; dabei spielten allerdings auch Rücksichten auf die Staatsfinanzen eine Rolle. Die Mehrzahl der Privatbahnen konnte nämlich keine zur Verteilung an die Aktionäre verfügbaren Überschüsse erzielen und mußte aus diesem Grunde dauernd die Zinsgarantie des Staates in Anspruch nehmen. Die Staatskassen waren dadurch ziemlich erschöpft. Auf diese Kalamität dürfte es auch in der Hauptsache zurückzuführen sein, daß der Finanzminister im Jahre 1867 vorschlug, die noch im Besitze des Staates befindliche und gut rentierende Nikolai-Bahn auf 85 Jahre zu verpachten und die erzielte Pachtsumme dem Eisenbahnbaufonds zu überweisen. Das Ergebnis der in London und Paris diesbezüglich angeknüpften Verhandlungen war aber nicht die Verpachtung der Bahn an eine Privatgesellschaft, sondern die Aufnahme einer neuen Staatsanleihe in Form von 75 Millionen Rubel 4prozentiger garantierter in 84 Jahren zu tilgender Obligationen der Nikolai-Bahn zum Kurse von 61,5 %. Die anhaltende Geldkalamität des russischen Staates führte dann aber doch dazu, daß bereits im Jahre 1868 die Nikolai-Bahn der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft auf 84 Jahre käuflich überlassen wurde, wobei sich die Regierung ein Rückkaufsrecht nach 20 Jahren vorbehielt. Durch diese Eisenbahnpolitik waren die russischen Eisenbahnen völlig in den Besitz des privaten Kapitals übergegangen, so daß es im Jahre 1872 fast keine russischen Staatsbahnen mehr gab.

Was die Regierung aber erhofft hatte, trat nicht ein. Die Gestaltung des privaten Eisenbahnwesens bildete für die Staatskasse keine Erleichterung; im Gegenteil wurde die Regierung auf Grund ihrer bei den Konzessionsurkunden eingegangenen Verpflichtungen weiter stark in Anspruch genommen. Alljährlich waren bedeutende Garantiezuschüsse an die meisten Gesellschaften zu zahlen. Die Mißerfolge der Privatbahnen waren auf verschiedene Ursachen zurückzuführen: Der Personenverkehr konnte in dem spärlich bevölkerten Lande nicht sehr groß sein; der Gütertransport erfolgte meist auf dem von alters her gewohnten Wege zu Wasser und zu Lande, da die willkürliche Gestaltung der Tarife seitens der Bahngesellschaften den Transport vieler Güter fernhielt. Die Regierung mußte in den Jahren

1860—1869 insgesamt 41,84 Millionen Rubel Zuschuß bei einem Anwachsen der Bahnlänge auf 4507 Werst zahlen.

Um billiger bauen und betreiben zu können, schritt die Regierung versuchsweise zu dem Bau von schmalspurigen Bahnen und begann im Jahre 1870 mit der 57 Werst langen Liwny-Bahn. Auch Privatgesellschaften fingen an, Schmalspurbahnen zu bauen. Die Bedeutung dieser Schmalspurbahnen für Rußland wurde aber erst viel später bekannt, als sich herausstellte, wie nützlich sie als Zufuhrwege für die Vollbahnen waren. Vorläufig entsprachen sie nicht den Erwartungen. Auf jeden Fall verdient aber hervorgehoben zu werden, daß in die Epoche von den Jahren 1865—1872 ein großer Aufschwung des russischen Eisenbahnbaues fällt, der in erster Linie der Initiative des Zaren Alexander II., des „Zarenbefreiers", zu verdanken war, der sich westeuropäischen Kulturfortschritten zugänglich gezeigt und und zahlreiche soziale und wirtschaftliche Reformen eingeführt hatte. Seit 1856 hatte sich das russische Eisenbahnwesen wie folgt entwickelt:

Ende 1856	979 Werst,	davon Staatsbahnen . . .	99,9 %
1864	3 456 Werst,	davon Staatsbahnen . . .	22,0 %
1872	13 678 Werst,	davon Staatsbahnen . . .	0,1 %

(14,504 km).

Vergleichsweise sei erwähnt, daß im Jahre 1872 in Deutschland die Bahnlänge bereits 22,426 km (davon 9 902 km = 44 % Staatsbahnen), in England 26,000 km und in Frankreich 19,000 km betrug. In den beiden letztgenannten Ländern gab es keine Staatsbahnen. Zu dieser Zeit wurde in Rußland der Anfang zur Erschließung und Angliederung des Kaukasusgebietes an das Eisenbahnnetz gemacht. Ende 1872 war die Strecke Poti—Tiflis, insgesamt 290 Werst, dem Verkehr übergeben worden.

IV. Kapitel.

Erste gesetzgeberische Maßnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens seitens der Regierung 1872—1876. — Betätigung der Baranowschen Untersuchungskommission.

Die nicht genügende Kontrolle seitens der Regierung hatte auf den russischen Eisenbahnen allmählich ganz unhaltbare Zustände hervorgerufen. Jede Gesellschaft handhabte den Betrieb nach ihren Normen und nützte die Tarife nach ihrem Gutdünken aus. Konferenzen, die seit dem Jahre 1869 alljährlich unter den Vertretern der einzelnen großen russischen Gesellschaften stattfanden, verliefen meist ergebnislos. Man kann sich kaum ein Bild davon machen, wie diese Zustände von den Bahnbeamten ausgenutzt wurden. Am 30. Mai 1874 erließ deshalb das russische Verkehrsministerium eine Betriebsordnung, die für alle russischen Eisenbahnen gelten sollte, und in der der Versuch

gemacht wird, das Chaos der russischen Bahnen zu ordnen. Aber erst im Jahre 1876 wurde es erreicht, daß die Gütertarife auf den Bahnhöfen öffentlich ausgehängt wurden. Vorher war für das Publikum eine Berechnung der Frachtsätze so gut wie unmöglich. Ein entscheidender Schritt, die Mängel des russischen Eisenbahnwesens klarzustellen, geschah dann in demselben Jahre 1876, als am 15. Juli ein Ukas erlassen wurde, der den Grafen E. T. Baranow mit der Bildung einer Kommission betraute, deren hauptsächlichste Aufgabe darin bestehen sollte, „die Mängel des russischen Eisenbahnwesens zu ergründen und Maßnahmen zu ihrer Abhilfe vorzuschlagen.“ Die Kommission bestand außer dem Präsidenten aus 6 Mitgliedern. Es wurden dann unter Heranziehung geeigneter Persönlichkeiten sechs Unterkommissionen gebildet, in denen je eines der Kommissionsmitglieder den Vorsitz übernahm. Das ganze Eisenbahnnetz Rußlands wurde dann in sechs Bezirke zu je ca. 3000 Werst geteilt und jeder Unterkommission ein solcher Bezirk zur Untersuchung überwiesen. Baranow selbst übernahm den Petersburger Bezirk. Kaum hatten jedoch die Arbeiten begonnen, als sie durch den russisch-türkischen Feldzug (1877/78) unterbrochen wurden. Inzwischen waren die Gesamtschulden der Eisenbahngesellschaften an den Staat außerordentlich gestiegen. Von 1871—1879 wuchsen sie von 286,5 Millionen auf 1,3 Milliarden Kreditrubel an. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß die Reineinnahmen jährlich gestiegen waren; 1871 betrugen sie 34,9 Millionen Rubel und 1878 76,3 Millionen Rbl. Das Eisenbahnnetz war inzwischen von 15,230 Werst Ende 1873 auf 21,241 Werst Ende 1880 angewachsen. Bemerkenswert ist, daß in dieser Zeit die Regierung selbst sowohl Aktien als auch Obligationen von einzelnen Gesellschaften übernommen hatte. Das ging soweit, daß im Jahre 1880 über die Hälfte der vorhandenen Aktien und Obligationen der Privatbahnen dem Staate gehörte.

V. Kapitel.

Erlaß eines allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes und Rückkauf einiger Privatbahnen.

Nach Beendigung des russisch-türkischen Krieges wurden die Arbeiten der Baranowschen Untersuchungskommission mit großem Eifer fortgesetzt, zumal sich während des Krieges die Unzulänglichkeit der russischen Bahnen für militärische Zwecke gezeigt hatte. Schon vor dem Kriege waren Beschwerden über Beschwerden über Stockungen im Warentransportverkehr, Liegenbleiben der Güter, über Unwesen und Willkür der Frachtsätze eingelaufen. Die Ergebnisse der Untersuchungskommission, die 1880 in sechs stattlichen Bänden festgelegt wurden, waren ganz überraschend. Es zeigte sich, daß namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens eine chaotische Unord-

nung herrschte. Die Zahl der unter den verschiedensten Benennungen vorhandenen Tarife erreichte einige tausend. So waren sie für das Publikum völlig wertlos geworden. Weiter war die Kommission zu dem Resultat gekommen, daß die Bahnen, zu deren Bau und Betrieb die russische Regierung bis zum 1. Januar 1880 1,77 Milliarden Rubel verwendet hatte, bei weitem nicht ihrer Bestimmung entsprachen. Weder die persönliche Sicherheit der Reisenden, noch die rechtzeitige Lieferung der Frachtgüter konnte hinreichend gewährleistet werden. Unter dem Eindruck dieser Arbeiten wurde 1880 eine besondere Konferenz zur Entscheidung der wichtigsten Fragen einberufen. An dieser Konferenz nahmen u. a. der Verkehrsminister, der Finanzminister und der Kriegsminister teil. Die Konferenz hielt den Erlaß eines Allgemeinen Eisenbahngesetzes für durchaus notwendig. Dieses Gesetz sollte enthalten:

1. die Verpflichtungen und Verantwortlichkeit der Eisenbahnen als Reichsverkehrswege — die Regelung der Beziehungen zur Regierung, der Bahnen untereinander und zur Bevölkerung (z. B. zu den Warenabsendern, Empfängern, Reisenden),
2. die allgmeinen Grundprinzipien der Tarifgestaltung auf den Bahnen.

Es sollten eine Zentralbehörde, der höchste Eisenbahnrat, örtliche Behörden und lokale Deputationen geschaffen werden. Sehr wichtig ist hierbei der Ukas vom 6. Februar 1881, in dem u. a. folgendes ausgeführt wurde: „Bei den russischen Eisenbahngeselschaften sei große Unordnung eingetreten; nur 5 oder 6 könnten den Aktionären Zinsen bezahlen und belasteten die Krone durch Inanspruchnahme der Zinsgarantieen nicht. Dies hätte seinen Grund darin, daß die Gesellschaften zu wenig Interesse an einer ökonomischen Betriebsweise hätten. Die ungünstige Lage des russischen Eisenbahnwesens wirke auch lähmend auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ein. Bei dieser Sachlage halte es das Ministerium für angezeigt, den Bau verschiedener Eisenbahnen auf Staatskosten unter Leitung der Regierung auszuführen und zunächst versuchsweise verschiedene Bahnen, deren Übernahme nicht mit großen finanziellen Opfern verknüpft sei, in Staatsverwaltung zu nehmen".

Wir stehen damit an einem Wendepunkte in der Entwicklung des russischen Eisenbahnwesens. Die Regierung war nunmehr zu der Einsicht gekommen, daß sie den Privatgesellschaften scharf auf die Finger sehen müsse, wenn die Bahnen den vom Staate erstrebten Nutzen haben sollten, und daß es für sie von Vorteil wäre, bei verschiedenen Bahnen selbst die Leitung zu übernehmen. Es war natürlich erforderlich, daß die Aktionäre eine entsprechende Abfindung erhielten, und daß auch Mittel geschaffen wurden, die in Frage

kommenden Bahnen zurückzukaufen. Voraussetzung war aber dafür eine Regelung der Staatsfinanzen und die Heranbildung eines geschulten Personals.

VI. Kapitel.

Bau von neuen Staatsbahnen.

Der russisch-türkische Krieg hatte natürlich die Finanzen des Reiches sehr mitgenommen. Der Eisenbahnbau war darüber ins Stocken geraten, und man mußte in den nächsten Jahren darauf bedacht sein, lediglich den Bau bereits früher begonnener Strecken weiterzuführen. Zu der Konzessionierung neuer Privatbahngesellschaften konnte sich die Regierung nach den Ergebnissen der Baranowschen Untersuchungskommission nur schwer entschließen. Sie behielt jetzt den Plan im Auge, den Bau neuer Eisenbahnlinien auf eigene Rechnung in Angriff zu nehmen, sobald es nur die Staatsfinanzen einigermaßen gestatten. Über die größten Schwierigkeiten half sich die russische Finanzverwaltung durch die Aufnahme mehrerer Anleihen im In- und Auslande hinweg. Die ersten Bahnen, die der russische Staat auf eigene Rechnung baute, lagen im Osten der Monarchie. Hier hatte sich namentlich im Jahre 1880 infolge einer Mißernte die Notwendigkeit ergeben, der Bevölkerung Arbeitsgelegenheit und Verdienst zu schaffen. Die Regierung entschloß sich daher zum Bau der Sibirischen Eisenbahn. Es hatten sich drei Hauptrichtungen ergeben, die den Osten Rußlands mit dem Westen Sibiriens verbinden sollten. Diese drei Richtungen waren folgende:

1. Kineshma—Wjatka—Perm—Jekaterinenburg (996 km),
2. Nischni-Nowgorod—Kasan—Krasnonfimsk—Jekaterinenburg —Kamyschlow—Tjumen,
3. Alatyr—Ufa—Tscheljabinsk.

Schon im Laufe der 70 er Jahre hatte sich das östliche Eisenbahnnetz, in der Hand von Privatgesellschaften, sehr erweitert: 1877 bis zur Stadt Orenburg und 1878 durch Eröffnung der Uralbahn, sodaß die Verbindung der geplanten sibirischen Eisenbahn mit den übrigen Netzen gegeben war. Das Ministerium beschloß, zunächst den Bau der oben angeführten zweiten Strecke in Angriff zu nehmen. Große Schwierigkeiten entstanden damals wegen der Gesuche von vielen Privatpersonen und von öffentlichen Körperschaften um Abänderung der geplanten Strecke. Auch war man bei der angepaßten Verfassung der Finanzen wieder unschlüssig, ob man nicht doch den Bau einer Privatgesellschaft übertragen sollte. Da aber die eingegangenen Offerten der Regierung wenig vorteilhaft erschienen, wurde durch Kaiserliches Edikt vom 4. März 1883 verfügt, die Strecke Jekaterinen-

burg—Tjumen auf Staatskosten zu bauen. Ende 1885 wurde die 147 Werst lange Strecke dem Verkehr übergeben. Die Kosten beliefen sich auf nur 15 Millionen Kreditrubel, während die Privatunternehmungen sie auf 19—21 Millionen Kreditrubel veranschlagt hatten. Die obenerwähnte Mißernte gab auch den Anlaß, aus Staatsmitteln die Kriwoirog-Bahn (471 Werst, später Jekaterinen-Bahn genannt und 1884 eröffnet) und die Baskuntschak-Bahn (72 Werst, 1883 eröffnet) zu erbauen.

Daß der Staat billiger baute als der Privatunternehmer, zeigte sich namentlich auch bei dem Bau der Poljeßje- und der Transkaspischen Eisenbahn. Beide Bahnen sollten rein strategischen Zwecken dienen. Die Poljeßje-Bahn bestand aus 5 Hauptstrecken von zusammen 1405 Werst, deren Baukosten 57,9 Millionen Rubel oder 41.243 Rbl. pro Werst betrugen. Der Bau der gesamten Bahn war 1887 beendet. Die Erträgnisse waren in den ersten Jahren so unbedeutend, daß sie nicht einmal die Verzinsung der Baukosten deckten. Aber bereits 1896 ergab sich ein Reingewinn von 1,9 Millionen Rubel. Die Transkaspische Bahn war 1880, als Skoboleff seinen Feldzug gegen die Teke-Turkmenen bis zur Oase Merw unternahm, begonnen worden. Die Bahn bestand aus 4 Hauptstrecken, die bis zum Jahre 1886 dem Verkehr übergeben worden waren. Ihre Länge war 997 Werst; sie hatte einen Kostenaufwand von 133,6 Millionen Rubel erfordert. Auch diese Linien waren zu Beginn unrentabel. Die Jekaterinen-Bahn erlangte später, namentlich für die russische Eisen- und Kohlenindustrie, große Bedeutung. Im übrigen darf man nicht vergessen, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse Südrußlands damals recht ungünstig waren; das lag an der armen und schwachen Bevölkerung; Industrie war fast gar nicht vorhanden.

Für den Bau und den Betrieb der Staatsbahnen wurde auf Kaiserlichen Befehl vom 25. Oktober 1882 eine besondere Behörde eingesetzt: die provisorische Direktion der Staatseisenbahn mit dem Sitze in St. Petersburg; sie wurde dem Verkehrsministerium unterstellt. Im Jahre 1886 gab es 3461 Werst Staatsbahnen.

VII. Kapitel.

Ankauf von Privatbahnen.

Mit diesem Eisenbahnbau Hand in Hand ging nun aber auch der Ankauf von Privatbahnen, der, wie wir bereits gesehen haben, insbesondere durch den Ukas vom 6. Februar 1881 beschlossen war. Die erste Privatbahn, die der Staat ankaufte, war die Eisenbahn Charkow—Nikolajew. Dieser Ankauf gestaltete sich um so leichter, als schon von der Gründung der Bahn

an (1868) der Staat mehr als drei Viertel aller Aktien, d. h. von 10,95 Millionen Kreditrubel 8,8 Millionen, besaß. Den Rest erwarb er am 27. März 1881. Wir erleben hiermit also die erste Verstaatlichung einer Privatbahn seitens des russischen Staates. Die Aktienbesitzer erhielten für ihre Aktien 5 % staatlich garantierte und im Besitz der Regierung befindliche Aktien der Gesellschaft der Russischen Südwestbahnen. Diese Gesellschaft war durch die Vereinigung der Brest—Grajewo-, der Kiew—Brest- und der Odessa-Eisenbahn im Jahre 1878 entstanden. Der Vorteil, den die Regierung von diesem Ankauf hatte, bestand darin, daß die Eingänge aus dem Betriebe, an dem die Leiter der ehemaligen Gesellschaft stark beteiligt waren, sich besserten, und die Ausgaben infolge des Fortfalles der kostspieligen Verwaltung sich verringerten. Die zweite Bahn, die angekauft wurde, war die Tambow—Szaratow-Eisenbahn, die 1883 in Staatsverwaltung übernommen wurde. Es folgten 1885 die Murom-Bahn (Murom—Kowrow), dann die Putilow-Bahn und 1886 wurde auch der Ankauf der Ural-Bahn beschlossen, der indessen erst 1887 durchgeführt wurde. Das gemeinsame Moment bei dem Ankauf dieser Bahnen war, daß sich der Staat zur Zeit des Ankaufes bereits im Besitze eines erheblichen Postens Aktien der betreffenden Bahnen befand, so daß der Staatskasse keine oder nur unwesentliche neue Lasten durch den Erwerb der restlichen Aktien auferlegt wurden. Bald nach dem Ankauf machten sich die guten Folgen bemerkbar; die Ausgaben konnten verringert, dagegen die Reinerträgnisse gesteigert werden. Diese Tatsache zeigte sich auch bald in den russischen Finanzen, die durch die frühere Eisenbahnpolitik zerrüttet worden waren. Die Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes von 1880—1895 illustriert die nachstehende Tabelle:

Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes:

Am Schluß	Gesamtes Eisenbahnnetz in Werst (1 W. = 1,067 km)		Davon entfielen auf:				Das Staatsbahnnetz nahm zu um Werst
	Europäisch Rußland	Asiatisch Rußland	Privatbahnen Werst	%	Staatsbahnen Werst	%	
1880	21 104		21 042	99,7	62	0,3	—
1885	24 003		21 102	87,8	2 925	12,2	621
1890	27 238		19 231	70,6	8 007	29,4	365
1895	33 105	1 343	12 702	38,4	20 403	61,6	3 537

Anmerkung: Die Zahlen stammen aus den Berichten über die russischen Eisenbahnen der Statistischen und Kartographischen Abteilung des russischen Verkehrsministeriums.

VIII. Kapitel.

Vorkommnisse in der Tarifpolitik.

Inzwischen hatten sich auf dem Gebiete der Gesetzgebung im russischen Eisenbahnwesen gewichtige Veränderungen vollzogen: Im Jahre 1885 war das hauptsächlich durch die Kommission des Grafen Baranow ausgearbeitete „Allgemeine Reglement für die russischen Eisenbahnen" in Kraft getreten, das für alle Gebiete des Eisenbahnrechts genaue Normen festsetzte und der Regierung weitgehende Vollmacht betreffs der Kontrolle bei den Privatbahnen einräumte. Zu deren stärkeren Beaufsichtigung war im Verkehrsministerium ein Rat für Eisenbahnangelegenheiten eingerichtet worden, der sogenannte „Höchste Eisenbahnrat". In dieser Sonderabteilung des Verkehrsministeriums wurden alle diejenigen Fragen erledigt, die nicht technischer, sondern finanzieller, juristischer und wirtschaftlicher Natur waren, namentlich auch Handels- und Zollfragen. Neben Vertretern der Regierung saßen hier auch Vertreter der Landschaften und Städte, ferner der Eisenbahngesellschaften und Handelsinstitute. Die wichtigste Neuerung, die in dem Reglement für die russischen Eisenbahnen geschaffen wurde, bestand darin, daß die Regierung sich einen ausgedehnten Einfluß auf die Festsetzung der Eisenbahntarife sicherte. Am 15. Juni 1887 wurde ein Ministerialerlaß allerhöchst bestätigt, in dem der Regierung die Leitung und Anregung für alle Tarifmaßnahmen für den Personen- und Güterverkehr übertragen wurde, damit, wie es in dem Erlaß heißt, das Staatsinteresse vor Schädigungen bewahrt und die Bedürfnisse der Landbevölkerung sowie der Industrie und des Handels gefördert würden. Die Festsetzung der Tarife wurde nach der Beförderungslänge angeordnet und schließlich am 18. November 1888 die Leitung des ganzen Tarifwesens in die Hände des Finanzministeriums gelegt. Dementsprechend wurden beim Finanzministerium drei neue Abteilungen eingerichtet:

1. der Eisenbahnrat für Tarifwesen,
2. das Tarifkomitee,
3. das Eisenbahndepartement.

(Letzteres besteht seit dem 8. März 1889.)

Auch finanziell wurden die Eisenbahngesellschaften belastet. Nach einem Gesetz, das am 1. Januar 1887 in Kraft trat, wurden die Eisenbahngesellschaften wie alle übrigen Handels- und Industrieunternehmungen zur Zahlung einer Handels- und Gewerbesteuer herangezogen (3 proz. Handels- und 5 proz. Kuponsteuer). Da von beiden Abgaben die Eisenbahnen ursprünglich befreit waren, so ließ man auch jetzt diejenigen weiterhin steuerfrei, denen seinerzeit statutengemäß Steuerfreiheit zugebilligt worden war, als die Regierung noch

großen Wert darauf legte, privates Kapital zum Bahnbau anzulocken. Ferner wurde auch eine genaue Bestimmung über die Haftpflicht der Bahnen erlassen.

Dem ersten „Allgemeinen russischen Eisenbahngesetz" haftete der Mangel an, daß eine einheitliche Tarifbestimmung für alle russischen Bahnen fehlte. Dieser Fehler wurde indessen bald entdeckt, und bereits im Jahre 1889 wurde als Ergänzung des „Allgemeinen Reglements" die „Spezielle Verordnung hinsichtlich der Eisenbahntarife und der Einrichtung in Tarifangelegenheiten" erlassen, durch die die Regierung nach ihrem Ermessen die Tarife ändern und neue einführen konnte. Für das wichtigste russische Frachtobjekt, das Getreide, wurden die Tarifsätze in diesem Jahre revidiert. Der für Getreidefrachten versuchsweise eingeführte Tarif wurde dann im Jahre 1893 aufs neue nachgesehen und 1897 wieder umgearbeitet. Neu geregelt wurden ferner Tarife für Kohle, Eisen, Naphtha, Salz, Zucker, Flachs, Hanf, Seide, Fische. Die Grundlage der Reformen bestand darin, daß das Eisenbahnnetz als ein einheitliches ganzes betrachtet und für alle Richtungen des Transportes eine allgemeine Regel von Zonenfrachttarifen aufgestellt wurde. Alle Waren, für welche keine speziellen Tarife bestanden, wie z. B. für Getreide und Naphtha, wurden in 12 Klassen eingeteilt. Die Tarifsätze schwankten je nach der Klasse zwischen $^1/_{10}$ und $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst und verminderten sich entsprechend der Entfernung nach dem Differentialsystem. Im Jahre 1894 erfolgte auch die Reform der Personentarife. Als Grundlage wurde für die III. Klasse der Preis von 1 Kop. angenommen, für die II. Klasse ein solcher von 1½ Kop. und für die I. Klasse von 2½ Kop. pro Werst. Bis zu 300 Werst wird nach Werst und darüber hinaus nach Zonen gerechnet. Diese Reform hatte eine ungeheure Verbilligung der Fahrpreise für große Entfernungen zur Folge. Es muß aber hervorgehoben werden, daß trotz dieser Verbilligung sich die Einnahmen bei den Bahnen aus der Personenbeförderung infolge der jetzt stark zunehmenden Frequenz dauernd gehoben haben.

IX. Kapitel.

Sonderabkommen der Regierung mit den Privatgesellschaften.

Die Schulden der Privatbahnen an den Staat waren von Jahr zu Jahr gewachsen. Nach dem Bericht der Reichskontrolle betrugen die Zahlungen für die Verbindlichkeiten der Bahnen allein im Jahre 1885: 133 890 602 Kreditrubel, und im Jahre 1886: 143 584 096 Kreditrubel. Aus den Reinerträgnissen derselben Bahnen wurden auf ihre Schuld abbezahlt 1885: 86 673 451 Kreditrubel (= 64,7 %) und 1886: 79 364 080 Kreditrubel (= 55 %). An Rückständen verblieben 1885·

47 217 151 Kreditrubel (= 35.3 %), 1886: 64 220 016 Kreditrubel (= 45 %), die von der Regierung aus den Staatseinnahmen bezahlt werden mußten. Von den Privateisenbahnen fiel eine Gruppe, die 3240 Werst des gesamten Eisenbahnnetzes umfaßte, der Regierung nicht zur Last; die übrigen Privatbahnen — 17 778 Werst — und die Staatsbahnen — 3396 Werst — erforderten Zuschüsse. Zu der ersteren gehörten die Gesellschaften: Warschau—Wien, Kursk—Kiew, Moskau—Rjäsan, Rjäsan—Koslow. Kleinere Einnahmen bezog der Staat aus der Fahrkarten- und Eilgutsteuer, ebenso aus der Verrechnung einiger Summen der Reingewinne derjenigen Linien, die Dividenden verteilten. Diese spielten indessen keine Rolle, und es mußten auf jeden Fall Mitel und Wege gefunden werden, um die Staatskasse zu entlasten und die Schulden der Privatgesellschaften an den Staat herabzumindern. Zu diesem Zwecke traf die Regierung mit den einzelnen Bahngesellschaften Sonderabkommen, indem sie die Konzessionsurkunden änderte und eine Gewinnverteilung einführte, die dem Staatssäckel Vorteile brachte. Das erste dieser Sonderabkommen wurde mit der „Großen russischen Eisenbahn-Gesellschaft" abgeschlossen. Wesentlich gefördert wurden ferner die Pläne der Regierung durch eine Maßnahme, die ihr eine gründliche Kontrolle über die Privatgesellschaften dadurch sicherte, daß auf allerhöchsten Befehl vom 27. Oktober 1889 ab 1. Januar 1890 neue Etats für die Inspektionen auf den Privateisenbahnen aufgestellt wurden. Von besonderer Wichtigkeit war schließlich das Gutachten des Reichsrates vom 12. März 1890, das neue Grundsätze für Kreditgewährung an die Gesellschaften aufstellte. Danach sollten:

1. die Verwaltungen und Aufsichtsräte derjenigen Eisenbahnen, die dem Staate für geleistete Garantiezahlungen verschuldet waren oder überhaupt solche Zahlungen erforderten, die in den Generalversammlungen der Aktionäre beschlossene Kredite nur dann in Anspruch nehmen dürfen, wenn sie dazu die ministerielle Erlaubnis bekämen;

2. sollte der Verkehrs- oder Finanzminister darüber bestimmen, ob die Schulden der Eisenbahngesellschaften getilgt werden könnten

a) durch Ausgabe von neuen Nachtrags-Obligationen,
b) durch Hergabe von staatlichen Darlehen.

Eine Staatskontrolle wurde 1889 auf 9 Linien, u. a. auf der Warschau-Bromberger Bahn, eingeführt und 1891 auf weitere 5 Linien, darunter auf die Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn, ausgedehnt. Letztere wies nach der Beaufsichtigung erheblich bessere Einnahmen auf; dagegen nicht folgende Bahnen:

1. Orenburger,
2. Orel-Grjäsi,

3. Riga-Dunaburg,
4. Koslow-Woronesch-Rostow,
5. Grjäsi-Zarizyn,

so daß die Regierung die beiden ersten dieser Linien im Jahre 1892, die dritte Ende 1893 ankaufte und die beiden letzten völlig umgestalten mußte. Im Zusammenhang damit erfolgte im Jahre 1893 die Bildung der Südostbahnen-Gesellschaft aus folgenden Gesellschaften: Grjäsi-Zarizyn, Koslow-Woronesch-Rostow, Orel-Grjäsi und der Liwny-Bahn.

Für die Privatbahnen hatten sich namentlich die bedeutenden Zinsaufwendungen, die für den Obligationsdienst notwendig waren, als eine große Belastung herausgestellt. Die Obligationen waren überwiegend mit einem Zinsfuß von 5 % und darüber ausgestattet, und die Summen, die jährlich an die Obligationäre gezahlt werden mußten, waren recht bedeutend. Unter diesen Umständen tauchte Ende der 80 er Jahre das Projekt auf, eine Konversion der hochprozentigen Anleihen vorzunehmen, ein Projekt, das auch bald mit Hilfe der Regierung in die Tat umgesetzt wurde. Gelegenheit dazu bot die jetzt günstige Verfassung des russischen Geldmarktes, und so wurden seitens der Privatgesellschaften große Konvertierungsanleihen aufgenommen. Der Zinsfuß wurde von 5 auf 4 % herabgesetzt. Zu den Gesellschaften, die damals Konvertierungsanleihen aufnahmen, gehörte auch die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft. Die Höhe der Anleihen wurde so bemessen, daß von dem Erlös auch die Schulden an die Staatskassen zurückgezahlt und sodann ältere Verbindlichkeiten an Personen und Privatgesellschaften getilgt werden konnten. Bei einer Anzahl dieser Konvertierungsanleihen mußte der Staat weiter die Zinsgarantie übernehmen. Insgesamt betrugen die Neuemissionen ohne Staatsgarantie in den Jahren 1887—1890 in jetziger Währung 363 202 928 Rbl., wozu noch 34 838 500 Rbl. garantierte Anleihen traten, d. h. insgesamt 398 041 428 Rbl. Zu Konvertierungszwecken wurden davon 173 743 372 Rubel verwendet und an die Regierung 29 882 027 Rbl. zurückgezahlt. Die übrig bleibende Summe war demnach sehr gering für den Fall, daß der Eisenbahnbau Rußlands in lebhafterem Tempo erfolgen sollte, und die Regierung mußte deshalb noch zu anderen Mitteln greifen, um dieses Ziel zu erreichen. Sie sah nämlich bald ein, daß es keineswegs vorteilhaft war, die vom Staate garantierten Anleihen von den Gesellschaften selbst begeben zu lassen. Vom Publikum wurden diese Anleihen stets als Staatsanleihen betrachtet, und so beschloß sie, daß der Staat selbst Anleihen aufnehmen und den Gesellschaften davon in geeigneter Weise die notwendigen Mittel vorschießen sollte. Dies geschah dann auch, und in den Jahren 1890 und 1892 erfolgte die Aufnahme konsolidierter 4½ proz. Anleihen

von je 75 Millionen Kreditrubeln. Dabei ist bemerkenswert, daß der Staat seine Anleihen mit einem Zinsfuß von 4½ % ausstattete, in einem Moment, wo die Eisenbahngesellschaften ihre Obligationen von 5 auf 4 % herunterkonvertiert hatten. Dies geschah natürlich, um den Staatsanleihen gegenüber den Eisenbahnanleihen einen Vorzug zu schaffen, und um ihre Unterbringung zu erleichtern. Aus diesen ihr zufließenden Mitteln gewährte die Regierung den Gesellschaften Vorschüsse. Indessen erkannte die Regierung doch bald, daß sie auch auf diesem Wege nicht zu ihrem Ziel, die Schulden der Gesellschaften herabzumindern und überhaupt den Eisenbahnbetrieb im allgemeinen zu einem rentablen zu gestalten, gelangte, wenn sie nicht auf dem schon früher betretenen Wege, die Gesellschaften zurückzukaufen, fortschritt. Sie wurde dabei auch von den Erfolgen geleitet, welche die Verstaatlichung in anderen Staaten aufzuweisen hatte namentlich in Preußen, das aus seinen Eisenbahnen ganz bedeutende Einnahmen zog. Es wurden deshalb Erwägungen angestellt, ob es nicht tatsächlich das ratsamste wäre, sämtliche Bahnen zu verstaatlichen. Die Angelegenheit wurde um so dringender, als anzunehmen war, daß bei einer weiter anhaltenden Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse diejenigen Bahnen, die noch keine Rentabilität besaßen, allmählich zu einer solchen gelangen würden, und diejenigen Bahnen, die sich bereits gut rentierten, weiter steigende Erträgnisse aufweisen würden. Die Verstaatlichungsaktion mußte sich unter diesen Umständen von Jahr zu Jahr für die Regierung verteuern. Andererseits stieß die Durchführung des Ankaufes der Privatbahnen, den die Regierung damals sicherlich gern vorgenommen hätte, auf Schwierigkeiten, die sich nicht beseitigen ließen, und diese Schwierigkeiten lagen in den Konzessionsurkunden, die allerhöchst genehmigt worden waren. In diesen Urkunden war nämlich mit den Gesellschaften ein fester Termin vereinbart worden, von wann ab die Verstaatlichung und unter welchen Bedingungen sie zu erfolgen hätte. Wenn jetzt die Regierung diese Abmachungen durchbrochen hätte, so wäre es zu endlosen Prozessen mit den Aktionären gekommen, und da sich die Regierung von vornherein im Unrecht befunden haben würde, so wäre der Staatskredit im Auslande sehr geschädigt worden. Die Regierung suchte deshalb nach einem Ausweg, und sie glaubte, ihn dadurch gefunden zu haben, daß sie den Bau von Schienenwegen seitens der Privatgesellschaften zu fördern suchte. So traf sie wiederum besondere Abkommen mit den Privatgesellschaften, u. a. mit der Wladikawkas-Bahn, den Südostbahnen, der Warschau-Wiener Bahn, Kursk-Kiew, Rjäsan-Koslow, Moskau-Rjäsan und der „Großen russischen Eisenbahn-Gesellschaft". Daneben setzte sie aber auch die Verstaatlichungsaktion fort bei denjenigen Bahnen, bei denen sich der Ankauf ermöglichen ließ. Verstaatlicht wurden von 1886—1892:

			verstaatlicht
1. Ural-Bahn	669	Werst	1886
2. Rjäshk-Morhansk	132	„	1888
3. Morhansk-Ssyssran	498	„	1890
4. Rjäshk-Wjäsma	650	„	1890
5. Transkaukasische Eisenbahn	980	„	1889
6. Tamboff-Koslow	68	„	1890
7. Kursk-Charkow-Azow	763	„	1891
8. Libau-Romny	1207	„	1892
9. Orel-Grjäsi	289	„	1892

Die Linien 2, 3 und 4 wurden vereinigt, und das ganze System erhielt den Namen Ssyssran-Wjäsma-Eisenbahn.

Mit diesen Verstaatlichungs-Transaktionen gingen auf die Reichsrentei eine ganze Anzahl von neuen Verpflichtungen über, die bis dahin lediglich den Privatgesellschaften zur Last gefallen waren. Da die Regierung aber meistens die Garantie für diese Verpflichtungen übernommen hatte, bedeutete das im Grunde keinen großen Unterschied.

Auch den Ausbau des eigenen Bahnnetzes faßte nunmehr die Regierung ins Auge. Im Jahre 1891 wurde der Beschluß gefaßt, die große Sibirische Eisenbahn weiter auszubauen und den äußersten Punkt des russischen Reiches im Osten, Tscheljabinsk, mit Wladiwostok am Stillen Ozean zu verbinden. Die Gesamtausdehnung dieser Strecke beläuft sich auf 7112 Werst, und die Kosten wurden auf etwa 350 Millionen Rubel veranschlagt.

Von den Privatbahnen übernahm die Regierung im Jahre 1894 die Linien der „Großen Russischen Eisenbahngesellschaft", darunter die Nikolai-Bahn, wieder in ihren Besitz und dazu noch das ehemalige Netz der Gesellschaft der Südwestbahnen mit 3260 Werst. Im Laufe von 12 Jahren hatte die russische Regierung in ihren Händen ein gewaltiges Netz vereinigt. Im Jahre 1899 befanden sich im Staatsbetriebe 27,813 Werst; rechnet man dazu die Finnländischen Bahnen, die im Staatsbetriebe in einer Ausdehnung von 2326 Werst geführt wurden, so ergab sich ein Staatsbahnnetz von insgesamt 30,139 Werst. Die Durchführung von Statutenänderungen bei den Privatgesellschaften war Ende der 90 er Jahre der Regierung viel leichter als noch 10 Jahre früher, da für viele Gesellschaften mit dem Ende des 19 ten Jahrhunderts der Termin des Ankaufes eingetreten war. Neben den Rückkaufsplänen ging das Ziel der Regierung dahin, dem gesamten russischen Eisenbahnwesen eine einheitlichere Form zu geben als bisher. Unter diesem Gesichtspunkte

förderte der Staat, dem Beispiele Frankreichs folgend, die Fusion vieler kleiner Privatbahnunternehmungen zu großen Eisenbahngesellschaften. Außerdem veranlaßte er die gut rentierenden Gesellschaften, neue Schienenwege zu bauen, die zunächst noch keine große Aussicht auf Rentabilität hatten, aber geeignet waren, das Land mehr und mehr wirtschaftlich zu erschließen. Dadurch büßten die alten reichen Gesellschaften zwar zum Teil ihre stattlichen Dividenden ein, da ihnen aber die Möglichkeit blieb, ihre Einnahmen, die unter den wenig rentablen neuen Strecken zunächst litten, allmählich wieder aufzubessern und gleichzeitig ein gut rentierendes Unternehmen zu behalten, so zogen es die Gesellschaften vor, neue Verträge mit der Regierung zu schließen, als ihre Linien der Regierung käuflich zu überlassen. Alle diese Wandlungen der russischen Eisenbahnpolitik werden wir in der Geschichte der Warschau-Wiener Eisenbahn verkörpert finden. Erwähnt sei, daß im Jahre 1891 die gut rentierende Gesellschaft der Kursk-Kiew Eisenbahn mit dem Bau einer Linie von Kursk nach Woronesch, und die Gesellschaft der Moskau-Rjäsan Eisenbahn mit dem Bau einer Linie von Rjäsan nach Kasan beauftragt wurde. Insgesamt wurden 5 große Netze gebildet, zu denen noch die beiden soeben erwähnten Gesellschaften traten. Im Jahre 1899 finden wir infolgedessen das gesamte russische Eisenbahnwesen in etwa 7 großen Gruppen vereinigt. Die 5 Hauptsysteme waren:

a) Nordbahnen (zusammen 2946 Werst = 3143 km) aus: St. Petersburg-Wologda-Wjätka, Nowki-Nerechta, Alexandrow-Iwanowo, Alexandrow-Kirshatsch, Swanka-Gostinopolje, Moskau-Ssawelowo, Urotsch (Wolga)-Jaroslawl-Archangelsk (schmalspurig), Jaroslawl-Rybinsk, Iwanowo-Kineschma, Moskau-Jaroslawl-Kostroma, Mytischtschi-Schtschelkowo;

b) Nordwestbahnen (zusammen 2516 Werst = 2685 km) aus: St. Petersburg-Oranienbaum, Reval-Baltisch-Port, St. Petersburg-Reval-Habsal, Riga-Taps, Pleskau-Walk, Gatschina-Tosna, St. Petersburg-Wilno-Wirballen und Wilno-Warschau, Orany-Ssuwalki-Grodno, Warschau-Malkin, Pytalowo-Ssita, Verbindungsbahnen in Gatschina, Dwinsk, Rjeshiza;

c) Südostbahnen (zusammen 3244 Werst = 3461 km) aus: Orel-Grjäsi-Zarizyn, Grjäsi-Lipezk, Koslow-Woronesch-Rostow, Talowaja-Kalatsch, Anna-Grafskaja-Ramon, Alekssikow-Urjupino, Donskaja-Kriwomusginskaja, Lichaja-Zarizyn, Koponischtsche-Korotojak, Jelez-Walniki;

d) Südwestbahnen (zusammen 3890 Werst = 4151 km) aus: Kiew-Fastow-Odessa, Kasatin-Kowel-Uman, Kiew-Kowel,

Ssarny-Rowno, Shmerinka-Wolotschik, Shmerinka--Okniza, Birsula-Jelissawetgrad-Snamenka-Fastow, Borbinskaja-Tscherkassi, Nowosselizy-Slobodka, Rasdjelnaja-Ungeni, Bendery-Reni, Demkowka-Trostjänez, Wapnjärka-Schpola-Zwjetkowo, Ssinajewka-Slatopol, Sdolbunowo-Radsiwilow, Oserjäny-Mirotsch, Kiwerzy-Luzk, Dubno-Kremenez, Odessa-Kujälnik;

e) Südbahnen (zusammen 3038 Werst = 3242 km) aus: Kursk-Charkow-Sewastopol, Charkow-Nikolajew-Cherson, Poltawo - Losowaja - Nikitowka, Kramatorskaja - Popasnaja, Slawjänsk-Rapnaja, Konstantinowka-Jasnowataja, Romny-Krementschug, Lochwiza-Gadjätsch, Snamenka-Pjätichatki, Charkow-Woroshba, Merefa-Ljubotin, Baronljä-Lebedinskaja, Kleinmichelowo-Obojan (schmalspurig), Bjelgorod-Kupjänsk, Nowo - Alekssjejewka - Genitschesk, Dshankoi - Feodossia, Wladislawowka-Kertsch.

X. Kapitel.

Wiederheranziehung des Privatkapitals beim Eisenbahnbau seit 1905.

Der Gedanke des Staatsbahnsystems ist in Rußland vorherrschend geblieben. Namentlich in den 90 er Jahren des vorigen und in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts erfolgte eine Reihe weiterer Rückkäufe von Privatbahnen seitens des Staates. Zur Durchführung der Verstaatlichung war in den meisten Fällen die Aufnahme einer Anleihe notwendig. So wurden zurückgekauft unter gleichzeitiger Begebung 4 % iger Anleihen:

Jahr	Normalbetrag der Emission in Rubel (jetzige Währung)	Gesellschaft
1894	50 000 000	Südwest-Bahn
1895	60 000 000	Moskau-Kursk
1896	10 000 000	Warschau-Terespol
1897	10 000 000	Moskau-Brest
1897	30 000 000	Baltische Eisenbahn
1897	10 000 000	Weichselbahn
1898	10 000 000	Fastowo-Eisenbahn
1900	30 000 000	Moskau-Jaroslaw-Archangel
1901	20 000 000	Iwangorod-Dombrowo

Seit dem Jahre 1905 ist wieder ein Umschwung in der russischen Verkehrspolitik zu verzeichnen, indem die Regierung wieder dazu überging, den Bau von Eisenbahnlinien Privatgesellschaften zu überlassen. Dieser Umschwung hat seinen Grund darin, daß die russischen Finanzen durch den unglücklichen Krieg mit Japan und durch die sich an diesen anschließenden inneren Unruhen sehr geschwächt worden waren. Die verfügbaren Mittel des Staates mußten in erster Linie zur Wiederherstellung der im russisch-japanischen Kriege zerstörten Flotte und zur Unterstützung der Bevölkerung in den unter schlechter Ernte leidenden Gegenden verwendet werden. Bezüglich des Eisenbahnbaues mußte man sich auf die Durchführung der bereits in Angriff genommenen großen Aufgaben beschränken, zu denen der Bau der Amur-, der Tjumen-Omskbahn und die Anlage des zweiten Schienengleises auf der großen sibirischen Eisenbahn gehörten. Der russische Finanzminister war sich darüber klar geworden, daß zu der dem Lande unbedingt notwendigen Erweiterung des Schienennetzes die Neuinanspruchnahme der Privatinitiative im Eisenbahnbau unabwendlich war. Das Finanzministerium hatte deshalb eine Reihe von Maßnahmen ausgearbeitet, die im Gesetz vom 10. Juli 1905 ihre Bestätigung fanden. Dieses Gesetz will den privaten Eisenbahnbau nach allgemeinen Gesichtspunkten einheitlich regeln und gewährt neuen Eisenbahngesellschaften in dem Falle, daß den von ihnen projektierten Bahnen eine staats- und volkswirtschaftliche Bedeutung zuerkannt wird, eine Reihe von Vergünstigungen, deren wichtigste in der Übernahme der staatlichen Zinsgarantie für die Obligationen bestand. Im einzelnen enthielt das Gesetz vom 10. Juli 1905 folgende Bestimmungen:

Der Obligationsdienst kann staatlich gewährleistet und finanzielle Beihilfe an einzelnen Eisenbahnunternehmungen in anderer Form gewährleistet werden.

In das Baukapital dürfen mäßige Zinsen (nicht über 3 %) auf die Aktien für die Bauzeit eingeschlossen werden.

Die Beteiligung der Regierung am Reingewinn neu entstehender Bahnen wird auf den Überschuß über einen in jedem Falle statutarisch festzusetzenden Teil des Reingewinns beschränkt, der mindestens 8 % des Aktienkapitals beträgt.

Die Gesuche um Konzessionen zum Bau neuer Eisenbahnen liefen aber zunächst recht spärlich ein; erst in den letzten Jahren nahmen sie etwas zu. Die Zahl der Gesuche betrug 1905 im ganzen 9, 1906: 17, 1907: 24, 1908: 36, 1909: 42.

Die Enwicklung des russischen Staatsbahnnetzes seit dem Jahre 1900 erläutert nachstehende Tabelle.

Am Schluß	Gesamtes Eisenbahnnetz in Werst (1 W. = 1,067 km)		Davon entfielen auf: Privatbahnen		Staatsbahnen		Das Staatsbahnnetz nahm zu um Werst
	Rußland	Finnland	Werst	%	Werst	%	
1900	50 007		15 929	31,8	34 078	68,2	3599
1903	55 329	2 932	18 472	33,4	36 857	66,6	224
1904	56 614	7 870	19 079	35,7	37 535	66,3	678
1905	58 101	9 364	19 198	33	38 903	67	1368
1906	60 456	11 894	19 400	32,1	41 056	67,9	2153
1907	62 045	12 796	20 017	32,3	42 028	67,7	372
1908	62 484	13 278	20 034	32,1	42 450	67,9	522
1909	62 879	13 592	20 034	31,9	42 846	68,1	395

Die Entscheidung über den Bau neuer Privatbahnen ruhte durch das Gesetz vom 10. Juli 1905 bei dem Reichsrate. Die Duma fühlte sich deshalb zurückgesetzt und kam bei der Regierung darum ein, ihr die gebührende Mitwirkung nicht zu versagen. Fünf Jahre, bis zum 29. September/12. Oktober 1910, dauerte es, bis die Regierung diesem Wunsche willfahren wollte und der Duma einen Gesetzentwurf vorlegte: „Über die Abänderung der Bestimmungen über die Erteilung von Konzessionen neuer Eisenbahnen". Danach sollten Eisenbahnangelegenheiten der Zuständigkeit der Reichsduma in folgenden Fällen unterliegen:

a) wenn zum Bau von Bahnen der Staat in Form von Darlehen finanzielle Beihilfe leisten mußte,

b) bei der Verpachtung von Staatseisenbahnen,

c) bei dem Ankauf von Privatbahnen.

Im übrigen aber sollte die Entscheidung in Eisenbahnangelegenheiten weiter beim Reichsrat liegen. Amtliche Mitteilungen über die Aufnahme des Gesetzentwurfes bei der Duma fehlen. Aus Nachrichten privater Quellen geht hervor, daß der Entwurf den Erwartungen der Duma keineswegs entsprochen hatte. Eine Einigung in der Eisenbahnfrage ist zwischen Regierung und Parlament nicht zustande gekommen. Auf Grund kaiserlicher Entscheidung ist die Zuständigkeit der Reichsduma auf die Mitwirkung bei Genehmigung von geplanten Staatseisenbahnen beschränkt worden.

Die neuen Bestimmungen des Gesetzes vom 10. Juli 1905 führten allmählich zu dem von der Regierung gewünschten Erfolge. In

welcher Weise sich privates Kapital an dem Eisenbahnbau in Rußland seit dem Jahre 1905 beteiligt hat, illustriert nachstehende Tabelle:

	Zur Bauausführung wurden genehmigt		(in Werst) zusammen
	durch den Staat	durch Privatgesellschaft	
1905	367	23	390
1906	—	150	150
1907	—	279	279
1908	2000	2000	4000
1909	549	451	1000
1910	10	738	748
bis 1. 7. 1911	—	1858	1858

Neben diesen Bestrebungen, den Bahnbau in Rußland mit Hilfe des privaten Kapitals möglichst zu fördern, blieb aber die Aufmerksamkeit der Regierung scharf auf diejenigen Privatbahnen gerichtet, deren Konzessionsdauer in absehbarer Zeit ablief, und die sie bereits vor Ablauf der Konzessionsdauer zu für den Staat günstigen Bedingungen zurückkaufen konnte. Eine Durchführung des Rückkaufes dieser Bahnen war um so eher zu ermöglichen, als die russischen Finanzen bald nach dem Kriege mit Japan infolge der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes und mehrerer guter Ernten sich sehr günstig gestaltet hatten. Als bezeichnend für diese Tatsache kann die Entwicklung der seitens der Reichsrentei in den letzten Jahren angesammelten verfügbaren Bestände angesehen werden. Diese betrugen:

am 1. Januar 1909 . . . 1,8 Millionen Rubel,
„ 1. „ 1910 . . . 112 „ „
„ 1. „ 1911 . . . 340 „ „
„ 1. „ 1912 . . . 425 „ „

Am 1. Januar 1912 würde der Bestand sogar 540 Millionen Rubel betragen haben, wenn nicht teilweise Mißernten in einzelnen Teilen des Reiches die Regierung gezwungen hätten, 115 Millionen Rubel zu Verpflegungszwecken der Bevölkerung zu verwenden. Auf diesen guten Stand der russischen Finanzen ist es denn auch großenteils zurückzuführen, daß per 1. Januar 1912 der Rückkauf der Warschau-Wiener Eisenbahn aus den verfügbaren Beständen der Reichsrentei erfolgen konnte. Mit der Geschichte und den Schicksalen dieser Bahn wollen wir uns nunmehr im Folgenden beschäftigen.

Die Warschau-Wiener Eisenbahn.

XI. Kapitel.

Die Anfänge der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die Anfänge der Warschau-Wiener Bahn reichen bis in das Jahr 1838 zurück. In diesem Jahr wurde auf Anregung des damaligen Gouverneurs der polnischen Bank, des Grafen Lubienski, und auf Befürwortung des Statthalters des Königreichs Polen, des Fürsten Paskiewitsch Eriwanski, die Konzession zum Bau eines Schienenweges von Warschau zur Grenze in der Richtung Oderberg-Wien, der ursprünglich als Pferdebahn geplant war, an ein Finanzkonsortium erteilt, an dessen Spitze der Warschauer Bankier Steinkeller stand. Das Statut der ersten Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft mit einem Kapital von 21 Millionen polnischer Gulden (1 polnischer Gulden = 0,5 ℳ) in 5000 Aktien, denen der Staat 4 prozentige Zinsen garantierte, wurde durch Ukas vom 19. Januar 1839 bestätigt. Ermutigt durch die Erfolge der Lokomotive im Auslande, wurde aber der ursprüngliche Plan einer Pferdebahn aufgegeben und die Bahn mit hochkantigen Schienen für Dampfbetrieb eingerichtet. Bei dem Bau, der in demselben Jahre begonnen wurde, leistete der Fiskus noch einen Vorschuß von 4 Millionen polnischer Gulden. Die Gesellschaft stieß aber bei der Unterbringung ihrer Aktien infolge der Krisis auf dem europäischen Geldmarkte im Jahre 1841 auf Schwierigkeiten, so daß die Mittel für den Weiterbau nicht zu beschaffen waren. Da ferner das für einen Schienenweg mit tierischem Betriebe veranschlagte Kapital für den Bau einer Bahn mit Dampfbetrieb nicht ausreichte und der Statthalter des Königreichs Polen eine Erhöhung des Kapitals nicht genehmigte, blieb der Gesellschaft nichts weiter übrig, als sich aufzulösen, was auch am 31. Mai 1842 geschah. Jetzt übernahm der Fiskus auf eigene Kosten den Weiterbau der Bahn, und der Betrieb auf den bereits eröffneten, in der Tabelle I (Anhang) näher bezeichneten Strecken wurde für Rechnung des Staates fortgesetzt. Die Aktionäre der aufgelösten Gesellschaft wurden für sämtliche Bauunkosten, die sie gehabt hatten, entschädigt.

Die Bruttoeinnahmen des jetzt als Staatsbahn geführten Unternehmens stiegen zwar erfreulicherweise von Jahr zu Jahr, aber die große Sparsamkeit, die die Aktiengesellschaft beim Bau hatte walten lassen müssen, machte fortwährend kostspielige Erneuerungsarbeiten notwendig. Im Jahre 1857 wurden seitens des russischen Staates 4 Millionen Rubel für Verbesserungen des Bahnkörpers ausgegeben. Aber auch das rollende Material zeigte sich sehr unzulänglich, und der Staatsbetrieb stellte sich überhaupt als sehr kostspielig und wenig zuverlässig heraus; denn es fehlte durchaus an einem gewissenhaften,

gut vorgebildeten und pflichttreuen Beamtenpersonal. Da außerdem, wie schon im ersten Teil der Arbeit auseinandergesetzt, die ganze damalige Richtung nach Beendigung des Krimkrieges darauf hinausging, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen dem privaten Unternehmungsgeist zu überlassen, so entschloß sich die Regierung unter dem Drucke der angeführten Verhältnisse, die Bahn laut Ukas vom 10. Oktober 1857 wieder an ein in Warschau gebildetes neues Finanzkonsortium abzutreten. Dieses Konsortium gründete zwei Aktiengesellschaften: die Warschau-Wiener und die Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft, denen eine Konzession auf je 75 Jahre erteilt wurde.

Die Bildung des Netzes der Warschau-Wiener Eisenbahn bis zu ihrer Anfang 1912 erfolgten Verstaatlichung ist aus der Tabelle I im Anhang ersichtlich.

Die erste 30 Werst lange Teilstrecke von Warschau bis Grodzisk wurde am 3. Juni 1845 eröffnet. Die ganze 308 Werst lange Strecke von Warschau bis zum Anschluß an das österreichische Eisenbahnnetz (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) bei Granica wurde am 1. April 1848 in Betrieb genommen. Von der an die Warschau-Wiener Bahn in Skierniewice anschließenden Linie der Warschau-Bromberger Eisenbahn nach Alexandrowo und Bromberg wurde die 21 Werst lange Teilstrecke Skierniewice-Lowicz am 1. Oktober 1845, die Reststrecke Lowicz—Alexandrowo am 20. Dezember 1862/1. Januar 1863 dem Verkehr übergeben.

Beide Bahnen, sowohl die Warschau-Wiener als auch die Warschau-Bromberger, waren mit deutscher Spurweite (1.435 m) ausgestattet.

Wir beschäftigen uns nun im Folgenden zunächst getrennt mit diesen beiden Bahnunternehmungen, zu deren Verschmelzung es schließlich im Jahre 1890 kam.

XII. Kapitel.

Die Betriebsergebnisse der Warschau-Wiener Eisenbahn als Staatsbahn. — Beteiligung der Regierung an dem neuen Privatbahnunternehmen.

Schon zu der Zeit, als die Warschau-Wiener Bahn noch Staatsbahn war, zeigte es sich, daß der Plan des Baues eines Schienenweges von Warschau bis zur Grenze in der Richtung Oderberg-Wien ein sehr glücklicher war. Im Jahre 1845/1846, nach der Eröffnung der ersten 30 Werst langen Teilstrecke von Warschau nach Grodzisk wurden 185 298 Rbl. vereinnahmt; bereits im Jahre 1850 betrug die Einnahme 508 425 Rbl., wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß

in diesem Jahr schon die ganze Strecke in Betrieb genommen war. Die fortschreitende Entwicklung, die die Bahn seit ihrer Begründung genommen hat, erläutert folgende Tabelle:

Jahr	Einnahmen in Metallrubeln	Befördert wurden: Güter in Pud	Personen
1845/46	185 298	1 171 095	269 346
1850	508 424	3 218 050	383 535
1855	715 615	5 238 845	371 630
1857	910 159	6 772 225	467 354

Es ist klar, daß auch die Regierung diese gute Entwicklung der Bahn wohl erkannte und ihren Wert nicht zu gering veranschlagte. Das geht besonders daraus hervor, daß sie, als der Charakter des Unternehmens als Privatbahn wiederhergestellt wurde, nicht wie bei den meisten anderen Bahnen eine Zinsgarantie übernahm, sondern sich im Gegenteil von Anfang an einen bestimmten Gewinnanteil ausbedang, der sogar nachzahlungspflichtig war, und sich außerdem noch auf die Tarifgestaltung einen entscheidenden Einfluß vorbehielt.

Das Aktienkapital der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft wurde bei ihrer Gründung auf 10 Millionen Silberrubel bemessen und in 100 000 Stück à 100 Rubel eingeteilt. Hiervon wurden 60 % von den Aktionären eingezahlt und 40 % = 4 Millionen Silberrubel repräsentierten den Schätzungswert der Kapitalseinlage der Regierung für die der Gesellschaft überlassenen Bahnlinien nebst Betriebsmaterial, auf die naturgemäß eine Beteiligung am Gewinn entfallen mußte. Auf die näheren Modalitäten bei der Gründung, auf die Höhe der Gewinn-Beteiligung des russischen Staates sowie auf die weitere Kapitalsentwicklung des Unternehmens gehen wir später ausführlich ein. Das Kapital, das die Aktionäre einzahlten, sollte konzessionsgemäß Verwendung finden zur Erweiterung der Bahnhöfe, zur Vermehrung der Betriebsmittel, zu der sich als notwendig erweisenden Auswechselung der Schienen durch andere stärkeren Kalibers und schließlich sollte auch noch eine Eisenbahn von Zabkowicz nach der preußischen Grenze in der Richtung von Kattowitz erbaut werden.

Die Regierung überließ außer den Bahnkörpern den Konzessionären auch noch ein im westlichen Minendistrikt Polens gelegenes Kohlengrubenfeld (Felix), das die für den Betrieb der Eisenbahn und für die ökonomischen Bedürfnisse der Verwaltung notwendigen Kohlen liefern sollte. In der Konzessionsurkunde war aber die ausdrückliche Bestimmung enthalten, daß die Kohlen nicht weiter verkauft werden durften. Was die Tarife anbelangte, so durften sie laut Artikel XV der Konzessionsurkunde in ihren Maximalsätzen die auf der Petersburg-Warschauer Eisenbahnlinie geltenden nicht über-

steigen. Darüber hinaus konnten sie nur mit Genehmigung des Gouverneurs von Polen erhöht, dagegen von der Gesellschaft ohne weiteres ermäßigt werden. Die Regierung behielt sich alle zehn Jahre eine Tarifmodifikation vor, wenn 3 Jahre hintereinander mehr als 10 % Dividende verteilt worden waren, doch sollte dadurch die Dividende nicht unter 10 % sinken. In Ermangelung gütlicher Einigung über den Umfang der Tarifermäßigung sollte ein schiedsrichterlicher Ausspruch entscheiden.

XIII. Kapitel.

Die ersten Betriebsjahre als Privatbahn.

In den ersten Betriebsjahren finden wir die neue Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn vornehmlich damit beschäftigt, die vorhandenen Bahnanlagen zu verbessern und zu erweitern. Es machte sich von vornherein ganz deutlich bemerkbar, daß die Warschau-Wiener Bahn in Zukunft namentlich als Transportmittel von Steinkohlen eine große Bedeutung gewinnen würde. Die Holzpreise waren in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts immer unerschwinglicher geworden, und nach Vollendung der Bahn bis Bromberg stellte es sich heraus, daß dadurch für die in der dortigen Gegend gelegenen Fabriken und für Kujawien ein ganz neuer Markt für Steinkohlen erschlossen worden war. Außer Kohlen wurden als Massegüter über die Bahn namentlich folgende Artikel geleitet:

Getreide,
Brennholz,
Kalk, Gips, Zement,
Granit, Sandstein und Ziegel,
Bauholz.

Mit besonderem Eifer nahm die Verwaltung der wieder Privatbahn gewordenen Warschau-Wiener Eisenbahn die Auswechselung der bisherigen Schienen durch andere von stärkerem Kaliber vor, da, wie sich herausstellte, das ursprünglich zum Schienenbau verwandte Material den Anforderungen eines starken Lokomotivbetriebes absolut nicht genügte. Diese Erneuerung der Schienen erforderte sehr hohe Kosten. Es ergab sich daher bald, daß das eingezahlte Kapital, das auch noch zu den bereits angegebenen anderen Zwecken dienen sollte, bei weitem nicht ausreichte. Im Jahre 1859 war der Bau der Teilstrecke Zabkowicz, Richtung Kattowitz, beendet, und bereits im nächsten Jahre sah sich die Gesellschaft zur Ausgabe von Obligationen genötigt. Sie emittierte damals 3 prozentige Obligationen im Nominalbetrage von 2,4 Millionen Rubel, erzielte dabei aber nur einen wirklichen Erlös von 50 % = 1.2 Millionen Rubel. Diese Obligationen wurden an die belgische Gesellschaft Compagnie Générale de Materiels

de Chemin de Fer als Bezahlung für Schienen, Lokomotiven und Wagen gegeben, Lieferungen, die im Laufe des Jahres 1861 beendet wurden.

Im Jahre 1861 ging die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn dazu über, mit benachbarten Eisenbahnen engere Betriebsverträge abzuschließen, und zwar geschah das zuerst mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn, die inzwischen von Lowicz bis Kudno fertiggestellt worden war. Die weitere ruhige Entwicklung der Warschau-Wiener Bahn wurde unterbrochen durch den Ausbruch des Aufstandes in Polen im Jahre 1862, der einen regelmäßigen Verkehr auf der Bahn unmöglich machte. Andererseits konnte jetzt der Staat die Bahn zum Truppentransport gut verwenden. Seine Erkenntlichkeit für diese Hilfe zeigte er dadurch, daß er der Bahn für das Jahr 1862 die konzessionsgemäß an ihn zu zahlende Rente von 225 000 Rbl. erließ und noch 55 000 Rbl. Entschädigung für Truppentransporte zahlte. In diesem Jahre traf dann die Warschau-Wiener Eisenbahn noch genauere Verkehrsvereinbarungen mit folgenden drei Bahnen:

a) mit der Oberschlesischen Bahn,

b) mit der Königlichen Ostbahn,

c) mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Durch die ganze weitere Entwicklung der Bahn zieht sich von jetzt ab bis zum Jahre 1882 wie ein roter Faden ein sich dauernd geltend machender Kapitalsbedarf der Gesellschaft zu Betriebsverbesserungen und -Erweiterungen. Gedeckt wurde das aufzubringende Kapital in der Hauptsache durch Ausgabe von Obligationen. Nur einmal wird in diesem Zeitraum das Aktienkapital erhöht, und zwar im Jahre 1867 um 2,5 Millionen Silberrubel. In einem Falle dienten auch die neu ausgegebenen Obligationen nicht zur Aufbringung von Betriebsmitteln, und zwar im Jahre 1868, wo sie zur Abfindung der Gründerrechte, die 10 % vom Reingewinn betrugen, verwendet wurden.

Die Betriebsentwicklung der Warschau-Wiener Eisenbahn erläutern zahlenmäßig die am Schlusse der Arbeit befindlichen Tabellen II—IV.

Der Verkehr nahm auf der Bahn von Jahr zu Jahr zu. Die Güterbeförderung konnte sich innerhalb von 7 Jahren, von den Jahren 1858—1865, mehr als verdreifachen. Der Personenverkehr wuchs dagegen nicht in demselben Maße, eine Erscheinung, die einmal auf die dünne Bevölkerung des Landes und sodann auf den Umstand zurückzuführen ist, daß man die Vorteile einer schnellen Beförderung nicht richtig zu schätzen wußte. Aber auch im Personenverkehr ist eine stetige Zunahme zu erkennen, wenn man von dem durch den polnischen Aufstand verursachten Rückschlag absieht.

Fortdauernd blieb die Verwaltung bemüht, den Zustand des Bahnkörpers zu verbessern, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Bereits im Jahre 1867 wurde beschlossen, zu diesem Zwecke alljährlich 1000 Rbl. pro Werst dem Erneuerungsfonds zuzuführen, eine Summe, die sich indessen schon zwei Jahre später als zu gering erwies. Daraufhin beschloß die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1869, außer den 1000 Rbl. pro Werst jährlich noch 200 000 bis 300 000 Rbl. einem außerordentlichen Reservefonds zuzuführen. Diese Summe wollte man möglichst aus dem Erlös des Verkaufs von altem Material aufbringen. Die Verkehrsentwicklung auf der Bahn war so bedeutend, daß die Bruttoeinnahmen bereits im Jahre 1870 zum ersten Mal den Betrag von 9000 Rbl. pro Werst erreichten. Dadurch war die Gesellschaft gemäß der Konzessionsurkunde verpflichtet, ein zweites Gleis zu erbauen. Gerade während der Zeit des deutsch-französischen Krieges war der Verkehrsaufschwung auf der Warschau-Wiener Bahn ungewöhnlich groß, eine Tatsache, die sich daraus erklärt, daß der Transitverkehr während des Krieges nicht über preußische Bahnen, sondern über österreichische und dann über die Warschau-Wiener Bahn geleitet werden mußte. Der Aufschwung, den damals Handel und Industrie in Polen nahmen, war nicht zum wenigsten der Warschau-Wiener Bahngesellschaft zu verdanken. Und von der Erkenntnis geleitet, daß der Bau weiterer Bahnen dem Lande von erheblichem Nutzen sein mußte, faßte auch die Regierung den Plan, die Konzession zur Gründung neuer Bahngesellschaften in Polen zu erteilen. Auf diese Absicht des Fiskus kommen wir noch einmal in einem späteren Kapitel ausführlicher zurück.

Der Abbau, der seinerzeit der Gesellschaft seitens der Regierung überlassenen Kohlengrube Felix, hatte sich inzwischen als recht kostspielig erwiesen; und da allein schon für die Bahn dauernd sehr große Mittel aufzubringen waren, so scheute sich die Verwaltung vor Aufwendung größerer Beträge für den Abbau der Grube. Sie sah sich infolgedessen nach einer Möglichkeit um, die Grube durch eine andere Gesellschaft abbauen zu lassen und gleichzeitig sich dabei einen billigen Kohlenbezug zu sichern. Der Verwaltungsrat trat nach Genehmigung seitens der Regierung im Jahre 1873 mit einem Herrn Jakob Natanson in Verbindung, der zur Ausbeutung der Grube Felix die „Warschauer Bergwerks- und Hüttengesellschaft“ gründete, der die Gruben auf 32 Jahre überlassen wurden. Die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft blieb an dem Reingewinn des neugegründeten Unternehmens beteiligt, und zwar in den ersten fünf Jahren mit einem Sechstel, später mit einem Fünftel. Nach Ablauf des Vertrages sollten wieder alle Gebäude und Anlagen kostenlos in das Eigentum der Warschau-Wiener Bahn übergehen; die Maschinen konnten angekauft werden.

XIV. Kapitel.

Das Verhältnis zur Warschau-Bromberger Bahn.

Die Warschau-Bromberger Eisenbahn hatte inzwischen, wie wir später noch ausführlicher darlegen werden, wenig erfreuliche Resultate zu verzeichnen, und da auch das in der Konzessionsurkunde stipulierte Vertragsverhältnis zwischen beiden Bahnen der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft große Unbequemlichkeiten verursacht und sich als erheblich günstiger für die Warschau-Bromberger Bahn herausgestellt hatte, so faßte die im Jahre 1875 abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Warschau-Wiener Bahn den Beschluß, mit Ablauf des oben erwähnten Betriebsvertrages, d. h. am 31. Dezember 1876, eine Abänderung in dem Vertragsverhältnis mit der Warschau-Bromberger Bahn herbeizuführen. Der Vertrag zwischen beiden Bahnen, der übrigens im Jahre 1872 gelegentlich einer Kapitalstransaktion der Warschau-Wiener Bahn, auf die wir noch später zu sprechen kommen, eine neue Fassung erhalten hatte, bezog sich u. a. auf folgende Punkte:

1. Die Warschau-Bromberger Bahn benutzte die Station Skierniewice und die dort befindlichen Dienstlokale der Warschau-Wiener Bahn, deren Kapitalswert, soweit sie ausschließlich von der Warschau-Bromberger Bahn verwendet wurden, ungefähr 150 000 Rbl. betrug.
2. Das Stationspersonal aus Skierniewice der Warschau-Wiener Bahn, das die Züge der Warschau-Bromberger Bahn bediente, verursachte der Warschau-Wiener Bahn einen Kostenaufwand von 30 000 Rbl. jährlich, während die Warschau-Bromberger Bahn das Personal der Station Lowicz mit nicht ganz 5000 Rbl. besoldete.
3. Für die Beförderung der Züge auf der Strecke Ssierniewice-Lowicz zahlte die Warschau-Wiener Bahn an die Warschau-Bromberger Bahn über die Selbstkosten hinaus einen Zuschlag von 50 %.
4. Die Betriebsmittel der Warschau-Bromberger Bahn wurden durch die Werkstätten der Warschau-Wiener Bahn ergänzt und unterhalten; ihre Materialien wurden von der Warschau-Wiener Bahn zum Selbstkostenpreise geliefert.

Obgleich auch die Warschau-Wiener Bahn mannigfache Vorteile aus der Interessengemeinschaft hatte, insbesondere bei dem Übergang ihrer Waggons auf das Netz der Warschau-Bromberger Bahn, würde eine Betriebstrennung keine sonderlichen Nachteile für die Warschau-Wiener Bahn bedeutet haben. Der Verwaltungsrat strebte infolgedessen bei der Staatsregierung eine Abänderung des in der Konzessionsurkunde vom 1./13. Oktober 1857 enthaltenen Passus'

an, wo es u. a. heißt: „Die Warschau-Bromberger Bahn wird von einer mit der Warschau-Wiener Bahn gemeinsamen Direktion verwaltet werden". Es sollte demnach mit Ablauf des zwischen den beiden Bahnen bestehenden Vertrages, d. h. mit dem 31. Dezember 1876, eine Trennung der gemeinschaftlichen Verwaltung herbeigeführt werden.

Die Warschau-Bromberger Bahn wollte, als sie von den Absichten der Warschau-Wiener Bahn hörte, zunächst von einer Trennung nichts wissen, gab dann aber doch schließlich, als die Warschau-Wiener Bahn auf ihrer Forderung bestand, ihre Einwilligung dazu. Andererseits aber hatte die Regierung keine Neigung, diese Trennung gutzuheißen. Diese ablehnende Haltung ist zu begreifen, wenn man bedenkt, daß die Aktien der Warschau-Bromberger Bahn eine Zinsgarantie der Regierung besaßen, die sie bisher stets infolge schlechter Resultate in Anspruch genommen hatte. Bei einer Betriebstrennung von der Warschau-Wiener Bahn hätten sich, wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, die Betriebskosten weiter erhöht, und der Zuschuß der Regierung hätte sich dementsprechend vergrößern müssen. Dazu war die Regierung natürlich keineswegs gewillt, zumal sie sah, daß die Warschau-Wiener Bahn sehr gute Ergebnisse erzielte, die es ihr leicht ermöglichten, die Lasten des Vertrages mit der Warschau-Bromberger Bahn auf sich zu nehmen. Es erscheint sogar keineswegs ausgeschlossen, daß man schon damals (1873) in Regierungskreisen eine Fusion der beiden Bahnen erwogen hat, wenn auch dafür keine genauen Anhaltspunkte vorhanden sind. Sicher ist jedenfalls, daß die Regierung ihre Entscheidung in der Frage der beantragten Trennung der beiden Bahnen immer wieder hinausschob, sodaß die Gesellschaften ihren 1876 ablaufenden Gemeinschaftsvertrag dauernd verlängern mußten. Das Projekt einer Fusion der beiden Bahnen tauchte nachweisbar zum ersten Male im Jahre 1880 auf, wo der Minister für Kommunikationswesen die Vereinigung verlangte. Im Jahre 1882 traf endlich die Regierung in der Trennungsangelegenheit ihre Entscheidung, aber nicht in dem Sinne, wie es die Gesellschaften gewünscht hatten, sondern es wurde im Gegenteil verfügt, daß das Vertragsverhältnis weiter andauern sollte. Dabei erwuchsen der Warschau-Wiener Eisenbahn durch eine damals vorgenommene Neuverteilung der gemeinschaftlichen Ausgaben der beiden Bahnen im Verhältnis von 3:1 verschiedene Mehrbelastungen.

XV. Kapitel.

Bau von kleinen Zufuhrbahnen.

Im Jahre 1875 und in den folgenden Jahren erhielt die Warschau—Wiener Bahn durch mehrere kleinere Zweigbahnen, die meist Anschlußbahnen an in der Nähe liegende Fabriken darstellten, eine

Ausdehnung. Die Kosten des Baues dieser Zweigbahnen trug die Gesellschaft zwar immer selbst, doch unternahm sie den Bau nur unter der Bedingung, daß die betreffenden Fabriken, zu denen die Anschlußbahn führte, auch ihrerseits ein gewisses Risiko trugen und jährlich bestimmte Einnahmen garantierten. So wurde im Jahre 1875 die auf Antrag der Verwaltung der ‚Aktiengesellschaft für Zuckerfabrikation und Raffinerie" in Jozevow bei Pruszkow gebaute Zweigbahn von Pruszkow nach Jozevow eröffnet. Die Bahn war 7,5 Werst lang und diente vornehmlich zum Transport von Kohlen, Rüben, Kalksteinen. Die Verwaltung der Zuckerfabrik mußte jährlich einen Bruttoertrag von 20,000 Rbl. garantieren. Die Herstellungskosten betrugen ca. 93,000 Rubel und wurden vorschußweise aus allgemeinen Fonds der Warschau-Wiener Bahn bestritten. Ferner wurden im Jahre 1875 zwei Zweigbahnen nach den Kohlengruben Felix fertiggestellt, die eine Länge von 2,4 bezw. 1,2 Werst hatten. Die Baukosten bezifferten sich auf etwa 73,000 Rbl. Weitere Zweigbahnen wurden im Jahre 1880 geschaffen, und zwar beschloß in diesem Jahre die Verwaltung den Bau von drei kleinen Zubringerbahnen:

1. von Dombrowa nach den Kohlengruben Ignaz und Mortimer-Schacht in Zagorze (3 Werst Länge);
2. von der Sosnowiecer-Milowicer Linie nach den Kohlengruben in Czeladz (2,05 Werst);
3. von der Zabkowiczer-Kattowitzer Linie nach den Kalköfen der Dampfmühle und den Kohlengruben Fanny (1,265 Werst).

Die Anlagekosten sollten aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden. Der Bau der ersteren Kleinbahn geschah deshalb, weil die v. Kramstaschen Erben sich bereit erklärt hatten, 26 Morgen Terrain unentgeltlich der Bahn zu überlassen, wenn sie die Zweigbahn bauen würde. Von den v.Kramstaschen Erben wurden 20,000 Rbl. garantiert. Die Anlagekosten betrugen 88,000 Rbl. Bei der zweiten Zweigbahn beliefen sich die Anlagekosten auf 63,500 Rbl. Garantiert war eine jährliche Einnahme von 15,000 Rbl. von der „Gesellschaft der Kohlengruben in Czeladz". Bei der dritten Bahn endlich, deren Anlagekosten 62,000 Rbl. erforderten, hatten die Gräflich Renardschen Erben eine jährliche Einnahme von 10,500 Rbl. garantiert. Auch im nächsten Jahr (1881) fuhr man fort, Zweigbahnen zu erbauen. Es war nämlich eine Stockung in dem bisher beobachteten Aufschwung der Industrie des Landes zu bemerken. Die Bautätigkeit in Warschau, die 1880 sehr lebhaft gewesen war, war eingeschränkt worden, und der milde fast frostlose Winter hatte auf die Kohlentransporte sehr ungünstig eingewirkt. Unter diesen Umständen lernte die Verwaltung die Vorteile von kleinen Zubringerbahnen noch mehr würdigen, und es erfolgte deshalb der Bau von weiteren 5 Zweigbahnen zu benachbarten Fabriken. U. a. führte eine Zweigbahn auch bis zu den Anlagen der

Vereinigten Königs- und Laurahütte. Die Anlagekosten dieser Bahnen wurden entweder von der Warschau-Wiener Bahn selbst getragen oder nur verauslagt, um in den nächsten Jahren zurückerstattet zu werden. Insgesamt hatte die Warschau-Wiener Bahn für diese letzten 5 Zweigbahnen Kosten in Höhe von 62,000 Rbl.

XVI. Kapitel.

Die bedeutende Zunahme der Kohlentransporte in den 70 er Jahren. — Die Baranowsche Untersuchungskommission auf der Warschau-Wiener Bahn.

Als sich Mitte der 70 er Jahre die Gegensätze zwischen Rußland und der Türkei zuspitzten, hatte die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft infolge der drohenden Kriegsgefahr unter dem Sinken der russischen Valuta im Auslande sehr zu leiden, da sie die Zinsen und Amortisationsquoten ihrer Anleihen in Gold zu zahlen hatte und auch ihre im Auslande zu machenden Anschaffungen, z. B. Schienen, in Gold zahlen mußte. Bei dieser Sachlage konnten die in Papierrubeln zu erhebenden Tarifsätze nicht mehr den Verhältnissen entsprechen, und die Verwaltung suchte deshalb beim Ministerium die Genehmigung zur Erhöhung der Personentarife nach. Der Rückgang der Valuta schlug der Gesellschaft stärkere Wunden als schließlich der russisch-türkische Krieg (1877/78) selbst; denn die Schließung der Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres hatte eine veränderte Transportrichtung und im Zusammenhange damit eine Belebung des Verkehrs auf der Warschau-Wiener Bahn und der Warschau-Bromberger Bahn mit sich gebracht. Daraus erklärt sich auch die Erhöhung der beförderten Gütermengen bei der Warschau-Wiener Bahn von 83,8 Millionen Pud im Jahre 1876 auf 88 Millionen Pud im Jahre 1877 und auf 105 Millionen Pud im Jahre 1878. Der niedrige Kursstand der Valuta war allerdings von günstigem Einfluß auf den inländischen Gewerbefleiß und die Produktion des Landes; doch brachte er aus den oben angegebenen Gründen der Warschau-Wiener Bahn schwere Verluste. Die Kursdifferenz der inländischen Valuta zur ausländischen betrug schon seit geraumer Zeit etwa 20 %. Die Einbußen, die die Warschau-Wiener Bahn durch den Rückgang erlitten hatte, betrugen im Jahre 1877 allein 450 000 Rbl. Einen Ausgleich glaubte die Verwaltung, wie schon erwähnt, durch Erhöhung der Tarife zu schaffen, und zwar erhöhte sie mit Genehmigung der Regierung die Personentarife um 25 % der bisherigen Sätze. Die Bruttoeinnahmen waren in den Kriegsjahren wesentlich gestiegen; doch ist hierbei zu berücksichtigen, daß im Jahre 1877 davon 553 862 Rubel auf Entschädigungen entfallen, die seitens der Regierung für

den zu Kriegszwecken entnommenen Wagen- und Lokomotivpark gezahlt wurden.

Im Jahre 1879 trat in Deutschland der neue Zolltarif in Kraft, der die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse erschwerte. Die Folge davon für die Warschau-Wiener Bahn war, daß namentlich die Getreide- und Holztransporte einen Rückgang erfuhren. Entschädigt wurde die Bahn aber durch eine starke Steigerung der Kohlentransporte, die so erheblich war, daß ihr gegenüber die Verkehrsmittel versagten. Der zweigleisige Ausbau der Bahn mußte beschleunigt werden, um zu erreichen, daß die täglich über die Bahn verkehrenden Kohlenzüge vermehrt werden konnten. Bisher vermochte man nur 6 Kohlenzüge täglich über die Bahn zu leiten; diese Anzahl sollte jetzt auf 8 erhöht, und außerdem noch der Verkehr von 2 anderen Güterzügen ermöglicht werden. Von recht unglücklicher Wirkung für die Warschau-Wiener Bahn war es, daß sich gerade im Jahre 1879 die Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen Czenstochau und Myskow infolge von Unwettern verzögerte. Ebenso traf es sich ungünstig, daß ein großer Brand in der Fabrik von Lilpop, Rau und Loewenstein, bei der die Warschau-Wiener Bahn ihre neuen Kohlenwagen bestellt hatte, ausbrach, wodurch die Ablieferung sich sehr verspätete. Der Kohlentransport konnte infolgedessen zunächst nur um einen Zug anstatt der geplanten zwei Züge vermehrt werden. Die Verkehrshemmung auf der Warschau-Wiener Bahn, die durch diese Ereignisse herbeigeführt wurde, führte schließlich in demselben Jahre zu einem Kohlenmangel in Polen, der sich im Winter 1879/80 namentlich in Warschau recht fühlbar machte. Die Baranowsche Untersuchungskommission, die damals schon ihre Tätigkeit aufgenommen hatte und die deshalb auch die Verhältnisse bei der Warschau-Wiener Bahn prüfen mußte, hatte demnach vornehmlich die Aufgabe, die Kohlenproduktion der einzelnen Gruben zu ermitteln und festzustellen, ob die Warschau-Wiener Bahn bei einer angestrengten Inanspruchnahme ihrer Betriebsmittel imstande war, den Anforderungen der Gruben im Transport von Kohlen gerecht zu werden. Am 10. und 11. (22./23.) Dezember 1879 hielt sich die Kommission in Sosnowice auf. Auf Anregung dieser Kommission ließ die Warschau-Wiener Bahn täglich einen Personenzug weniger verkehren und stellte dafür einen Kohlentransportzug mehr ein. Sie hatte demnach täglich acht Kohlenzüge zur Verfügung, und mit diesen acht konnte sie zunächst die ganze inländische Produktion und eine ganze Anzahl schlesischer Kohlen befördern. Der Konsum nahm indessen weiter zu, und die Bahn mußte in diesem Jahre bereits Vorsorge dafür treffen, daß künftig zehn Kohlenzüge täglich befördert werden konnten.

Der Umschwung in der russischen Eisenbahnpolitik, der zu der damaligen Zeit einsetzte, machte sich jetzt auch bei der Warschau-

Wiener Bahn fühlbar. Die Genehmigung zur neuen Geldbeschaffung, die zu der erörterten Verstärkung des Betriebes, besonders zur weiteren Vermehrung des Wagenmaterials notwendig wurde, erteilte der Minister nur unter der Bedingung, daß neue Einrichtungen zur Erleichterung von Militärtransporten getroffen wurden, die einen von der Gesellschaft zu tragenden Kostenaufwand von 560 000 Rbl. verursachten. Recht bemerkenswert ist auch die bereits früher erwähnte Tatsache, daß der Minister für das Kommunikationswesen schon im Jahre 1880 die Fusion der Warschau-Bromberger und Warschau-Wiener Eisenbahn ins Auge faßte. Dieser Plan ist aber erst 10 Jahre später zur Durchführung gekommen, also erst zu dem Zeitpunkte, wo die russische Eisenbahnpolitik ihre Hauptschwächen überwunden und eine bestimmte Richtung angenommen hatte.

XVII. Kapitel.

Bau von Konkurrenzbahnen in Polen. — Fusionsbestrebungen mit der Lodzer Fabrikbahn.

Trotz der günstigen Entwicklung, die die Bahn bisher genommen hatte, bereitete der Verwaltung die schon oben erwähnte Absicht der Regierung, in möglichst großem Umfange neue Bahnen in Polen zu schaffen, schwere Sorgen. Ungeachtet aller Bemühungen hatte es die Verwaltung nicht erreichen können, die Konzession zum Bau einer Bahn von Iwangorod nach Dombrowa zu erhalten. Vielmehr war im Jahre 1881 eine Gesellschaft (Iwangorod-Dombrowa-Eisenbahn) konzessioniert worden, deren Konkurrenz die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn um so mehr fürchtete, als eine am 18. Januar 1883 abgehaltene Generalversammlung der 1865 gegründeten Lodzer Fabrik-Eisenbahn beschlossen hatte, ihre Bahn an die Iwangorod-Dombrowa-Eisenbahngesellschaft zu verkaufen. Letztere Gesellschaft wollte die Lodzer Bahn, die von der Station Koluszki der Warschau-Wiener Bahn nach Lodz führte und dasselbe Spurmaß wie die Warschau-Wiener Bahn hatte, auf das breite russische Spurmaß verlegen. Diese Verlegung hätte für die Warschau-Wiener Bahn große Unbequemlichkeiten zur Folge gehabt; denn alle nach Lodz bestimmten Güter hätten in Koluszki umgeladen werden müssen, was, abgesehen von den sonstigen Verlusten, die dabei entstanden, einen sehr bedeutenden unnötigen Kostenaufwand für die Warschau-Wiener Bahn zur Folge gehabt hätte. Außerdem hätte die Station Koluszki, auf der ein Umschlag von 180 Wagen täglich stattfand, wesentlich erweitert werden müssen. Durch die Vereinigung der Lodzer Eisenbahn mit der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahngesellschaft wäre also die Warschau-Wiener Bahn erheblich geschädigt worden, noch dazu zu einem Zeitpunkte, wo sie schon durch den Zinsendienst einer

weiteren Obligationsserie finanziell neu belastet war. Der Verwaltungsrat der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft wurde infolgedessen zwecks Verhinderung dieser Fusion mehrfach bei dem Ministerium vorstellig, und es kam darüber in den Jahren 1883 bis 1885 zu umfangreichen Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und dem Fiskus. Diese Verhandlungen, die zwar in den Hauptpunkten zu keinem positiven Resultate führten, sind aus dem Grunde recht interessant, weil sie geeignet sind, ein Schlaglicht auf das damalige allgemein zwischen Regierung und Privatbahnen bestehende Verhältnis zu werfen und bereits deutlich erkennen lassen, wie energisch jetzt die Regierung den Privatbahnen gegenüber auftrat. Wir wollen deshalb auf diese Verhandlungen im folgenden näher eingehen.

Der Verwaltungsrat der Warschau-Wiener Eisenbahn unterbreitete der Regierung unter Hinweis auf die der Bahn durch die Konkurrenz der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn erwachsenden Schäden den Vorschlag, die Lodzer Bahn mit der Warschau-Wiener Bahn unter Zugrundelegung der von der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahngesellschaft gemachten Bedingungen zu vereinigen. Auf Grund dieser Bedingungen hätte die Warschau-Wiener Bahn folgendes zu erfüllen gehabt:

1. auf eigene Kosten ein besonderes Gleis von breiter Spurweite von Lodz nach Koluszki zu legen;
2. der Regierung den an die Lodzer Bahn bis jetzt gezahlten Zuschuß zurückzuerstatten;
3. die Aktien der Lodzer Eisenbahn im Gesamtwerte von 1 198 800 Metallrubeln anzukaufen;
4. der Lodzer Eisenbahngesellschaft jährlich bis zum Ablauf ihrer Konzession (1941) eine Superdividende von 24 372 Rbl. in einer einmaligen Abfindung zu zahlen.

Für die beiden letzten Punkte galt die Bedingung, daß die Übergabe der Lodzer Eisenbahn sofort erfolgen mußte. Diese Bedingungen wurden von dem Finanzministerium als nicht ausreichend erachtet, vielmehr die Frage aufgeworfen, ob die Warschau-Wiener Bahn nicht die eingereichten Bedingungen durch die Erklärung ihrer Bereitwilligkeit zur Übernahme der Warschau-Bromberger Bahn und Rückerstattung der von der Regierung geleisteten Zuschüsse an diese Bahn erweitern wolle. Dies war ein Gegenvorschlag, den man vom Standpunkte der Regierung aus wohl verstehen konnte. Die von der Regierung der Warschau-Bromberger Bahn geleisteten Zuschüsse waren bis zum Jahre 1883 auf ca. 3 Millionen Kreditrubel angewachsen, und der Wunsch der Regierung, von weiteren Zuschüssen befreit zu werden und das vorgestreckte Kapital zurückzuerhalten, ist begreiflich. Die Aufwendungen die nach diesen Forderungen des Fiskus die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft zwecks Er-

werbes der Lodzer Bahn zu machen gehabt hätte, wären demnach folgende gewesen:

für Punkt	1.	1 200 000	Kreditrubel	
„ „	2.	900 000	„	
„ „	3.	1 833 000	„	
„ „	4.	487 000	„	(einmalige Abfindung)
		4 420 000	Kreditrubel.	

Zu diesen einmaligen Aufwendungen wären noch folgende getreten: Die Erfüllung der Staatsgarantie für die Warschau-Bromberger Bahn war auf jährlich 150 000 Kreditrubel veranschlagt worden, außerdem hätte die Bezahlung der Schuld der Warschau-Bromberger Bahn an die Regierung bis zum Ablauf der Konzession jährlich 75 000 Rbl. erfordert. Ferner machte das Ministerium die Genehmigung der Fusion noch von folgenden Bedingungen abhängig:

1. die Zentralverwaltungen der Warschau-Wiener Bahn und der Warschau-Bromberger Bahn werden vereinigt;
2. für die vereinigten Bahnen gelten die Statuten der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft;
3. die Warschau-Wiener Eisenbahn verpflichtet sich, sämtliche Schienen und den ganzen Wagenpark, kurz alle ihre Bedürfnisse, in Rußland zu beziehen;
4. jährlich ½ % von der Bruttoeinnahme als Ersatz für die bisher vom Staate getragenen Inspektionskosten zu zahlen;
5. dem Staate die Kosten der Gendarmerie-Verwaltung zu zahlen;
6. die Schuld der Warschau-Bromberger Bahn entweder ratenweise abzuzahlen oder diese durch Realisationen von Obligationen in entsprechender Höhe einmalig abzustoßen.

Aus dem vorstehenden erhellt, daß die Forderungen der Regierung, von denen sie neue Konzessionsbedingungen abhängig machte, recht erhebliche und für die Warschau-Wiener Bahn schwer annehmbare waren. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft konnte sich deshalb auch nicht entschließen, sie zu akzeptieren und erklärte dem Finanzministerium folgendes: Zu den ersten beiden Punkten hätten die Generalversammlungen der Aktionäre beider Bahnen ebenso wie zu den vorher genannten ihre Einwilligung gegeben. Zu Punkt 3 sei zu bemerken, daß die Materialbestellungen bisher schon überwiegend in Rußland erfolgt seien; die Warschau-Wiener Bahn beabsichtige, auch weiter so zu verfahren, falls der Unterschied in den Preisen zwischen dem Auslande und Inlande nicht allzu erheblich wäre. Die Verwaltung müsse sich deshalb die Entscheidung bei gewissen Lieferungen vorbehalten. In

den übrigen Punkten seien aber die Forderungen der Regierung zu weitgehend. Die Renovation des Wagenparkes, der Lokomotiven und die übrigen Instandsetzungskosten belasteten bereits die Warschau-Wiener Bahn sehr erheblich; dazu käme nun noch die Bezahlung der Schuld der Warschau-Bromberger Bahn an den Staat. Die Verwaltung erachte es daher für unmöglich, noch weitere Abzüge vom Reinertrage zugunsten der Regierung machen zu können. Um aber trotzdem der Regierung entgegenzukommen, wolle die Gesellschaft statt der vorgesehenen 75 000 Rbl. 100 000 Rbl. jährlich von der Schuld der Warschau-Bromberger Bahn zurückzahlen. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn müsse aber außerdem noch folgende Zusatzbedingungen stellen:

a) Der Konzessionstermin der Warschau-Wiener Bahn müßte im Falle der Vereinigung mit der Lodzer Bahn bis zum Jahre 1941, dem Endtermin der Konzession der Lodzer Bahn, hinausgeschoben werden mit Rücksicht darauf, daß die den Aktionären der Lodzer Bahn gegenüber zu erfüllenden Verpflichtungen bis zu dieser Zeit dauern würden;
b) sollte zur Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen nach Vereinigung der Bahnen mindestens ein Termin von 25 Jahren angesetzt werden, bei dem die Regierung kein Recht zur Verstaatlichung habe;
c) der Warschau-Wiener Bahn sollte zur Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen die Emission von weiteren Obligationen gestattet werden;
d) bei einem etwaigen Bau einer Eisenbahnlinie nach der preußischen Grenze sollte die Warschau-Wiener Bahn bevorzugt werden;
e) sollte die Regierung zum Austausch gegen die Warschau-Bromberger Bahnaktien die Ausgabe von 4prozentigen garantierten Warschau-Wiener Bahnobligationen gestatten.

Die Antwort der Regierung auf alle diese Gegenvorschläge ging erst im Jahre 1886 ein. Und zwar l e h n t e es die Regierung a b, die von der Warschau-Wiener Bahn gestellten Bedingungen anzuerkennen; sie bestand vielmehr auf der Erfüllung der von ihr gestellten Forderungen. Daraufhin teilte die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn der Regierung mit, daß sie die Angelegenheit als erledigt betrachten müsse.

Die Regierung zog nunmehr den Plan einer Vereinigung der Lodzer Bahn mit der Iwangorod-Dombrowa-Eisenbahn in ernstere Erwägung, und es wurde auch im Jahre 1886 eine Konferenz über diese Frage in Petersburg abgehalten. Zu einem definitiven Entschluß konnte man indessen nicht kommen, und die Vereinigung ist dann später auch tatsächlich unterblieben.

XVIII. Kapitel.

Vereinigung der Warschau-Wiener mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Der Plan einer Fusion zwischen der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Eisenbahn, der seit dem Jahre 1880 die Regierungskreise unausgesetzt beschäftigte, wurde nicht aufgegeben. Namentlich schon deshalb nicht, weil die finanziellen Ergebnisse der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft sich seit dem Jahre 1883 recht günstig gestaltet hatten, während sich die Resultate, die das Schwesterunternehmen, die Warschau-Bromberger Bahn, bisher erzielt hatte, in schroffem Gegensatz dazu befanden. Bei dem lebhaften Charakter, den, wie wir geschildert haben, die russische Verkehrspolitik in den 80er Jahren trug, konnte es nicht wundernehmen, daß die Regierung die Vorgänge bei den beiden Bahnen mit größter Aufmerksamkeit verfolgte und immer wieder Erwägungen darüber anstellte, wie sie sich den Zahlungen für die Warschau-Bromberger Bahn, die ihr durch die Zinsgarantie erwuchsen, entziehen könnte. Die einfachste Lösung dieser Frage wäre die Fusion beider Bahnen gewesen. Indessen war sich die Regierung darüber klar, daß sich die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft so lange wie möglich gegen diese Fusion, die ihr neue Lasten aber keinen Gewinn bringen mochte, sträuben würde. Die Regierung fand aber schließlich kein anderes Mittel, sich ihrer Verbindlichkeiten bei der Warschau-Bromberger Bahn zu entledigen, und so verlangte sie mit Entschiedenheit die Fusion beider Bahnen. Sie hatte ein sehr wirksames Mittel, sich die Gesellschaft ihrem Wunsche gefügig zu machen; nämlich die Drohung, die Bahn zu verstaatlichen. Konzessionsgemäß stand der Regierung das Recht zu, den Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn bereits nach 20 Jahren vom Tage der Erteilung der Konzession ab vorzunehmen; d. h. sie konnte bereits vom Jahre 1877 ab unter den vertragsmäßig festgesetzten Bedingungen die Warschau-Wiener Eisenbahn zurückerwerben. Und es darf kaum einem Zweifel unterliegen, daß die Regierung auch von ihrem Recht Gebrauch gemacht hätte, wenn die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft einer Fusion mit der Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft größeren Widerstand entgegengesetzt hätte. Es lag indessen beiden Parteien daran, sich auf gütlichem Wege zu einigen, einmal der Regierung, weil die Staatsfinanzen schon durch den Rückkauf anderer Bahnen stark in Anspruch genommen waren, und andererseits den Aktionären, weil sie ein gut rentierendes Unternehmen behielten. Für die Regierung sprach ferner der Umstand mit, daß sie sich in der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft ein sehr leistungsfähiges und gut verwaltetes Privatunternehmen bewahrte, das sein Netz weiter ausbauen konnte, und an deren Erträgnis

gleichzeitig auch der Staat recht erheblich partizipierte. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn rechnete ihrerseits immerhin mit der Möglichkeit, daß bei der vereinfachten Verwaltung der beiden Bahnen sich manche Ersparnisse erzielen lassen würden, und daß sich auch die Warschau-Bromberger Bahn als Zubringerin von Transporten von Nutzen erweisen könnte. Unter diesen Umständen kam die Fusion der Warschau-Wiener Eisenbahn mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn zustande. Ein Entgegenkommen und gewissermaßen eine Entschädigung für die Fusion gewährte die Regierung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft dadurch, daß sie ihr gestattete, ihre 5 prozentigen Obligationen in 4 prozentige zu konvertieren.

In dieser ganzen Transaktion haben wir wiederum ein charakteristisches Beispiel für die von der Regierung neuerdings befolgte Taktik in Eisenbahnangelegenheiten, die wir verallgemeinernd im ersten Teil der vorliegenden Arbeit geschildert haben. Wir sehen hierbei, daß der Regierung an einem vollständigen Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn nicht allzu viel gelegen war. Andererseits konnte sie es durchsetzen, daß von ihr Lasten genommen und der Gesellschaft auf gütlichem Wege übertragen wurden.

Die Fusion der beiden Bahnen trat ab 1. Januar 1890 in Kraft. Bevor wir auf die Einzelheiten des Fusionsvertrages eingehen, wollen wir uns nunmehr mit dem Entwicklungsgang des Schwesterunternehmens der Warschau-Wiener Eisenbahn, der Warschau-Bromberger Eisenbahn, ausführlich befassen.

XIX. Kapitel.

Die Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft.

Die Warschau-Bromberger Eisenbahn wurde gleichzeitig mit der Warschau-Wiener Eisenbahn konzessioniert, d. h. am 28. September/10. Oktober 1857, und zwar gleichfalls auf die Dauer von 75 Jahren. Die Gesellschaft sollte eine das Königreich Polen mit der preußischen Ostbahn verbindende Eisenbahn herstellen, die von Lowicz ausgehend in der Richtung auf Bromberg in das preußische Eisenbahnnetz einmündete. Diese Einmündung war bei der Station Oltczyn vorgesehen. Die Länge der Bahn betrug 130,8 Werst. Mit der Regierung wurde vereinbart, daß das Bau- und Ausrüstungskapital 45 000 Silberrubel für jede Werst betragen sollte. Das Gesellschaftskapital wurde dementsprechend auf 5,886,000 Silberrubel festgesetzt. Da die Regierung aber erkannte, daß sich an dem Bau der Bahn, deren Ergebnisse als kleine, wenig ausdehnbare Verbindungsbahn recht ungewiß waren, Privatkapital in nur geringem Maße beteiligen würde, wenn es allein das Risiko tragen sollte, so entschloß sie sich, eine 4 prozentige Divi-

denden- sowie ½ prozentige Tilgungsgarantie auf das eingezahlte Kapital zu übernehmen, eine Garantie, die, wie wir gesehen haben, die Aktien der Warschau-Wiener Bahn nicht besaßen.

Bis zum Ende des Jahres 1862 dauerten die Bauarbeiten. Im Dezember des genannten Jahres kam die ganze Strecke in Betrieb. Der Wagenpark bestand anfänglich aus 18 Lokomotiven und 487 anderen Wagen. Für das Jahr 1862 wurde ein geringer Überschuß von 13 000 Kreditrubeln erzielt, der dem Baufonds überwiesen wurde. Der erste Geschäftsbericht wurde für das Jahr 1863 erstattet. Dieses erste eigentliche Betriebsjahr ließ sich gleich recht unglücklich an, da es unter dem polnischen Aufstand ebenso wie bei der Warschau-Wiener Eisenbahn zu leiden hatte. Zur Zahlung der 4 prozentigen garantierten Dividende mußte der Staat 124 345 Kreditrubel beisteuern, im darauffolgenden Jahre sogar 149 187 Kreditrubel. In diesem Jahre (1864) schloß die Warschau-Bromberger Bahn Tarifabkommen mit den österreichischen Eisenbahnen und der preußischen Ostbahn ab. 3 Jahre später erhielt die Warschau-Bromberger Eisenbahn eine kleine Ausdehnung, und zwar wurde die 7,2 Werst lange Zweigbahn von Alexandrowo nach Ciechocinek, wo sich eine Saline befand, eröffnet. Das Kapital für den Bau dieser Zweigbahn betrug 315 000 Rubel und wurde von den Aktionären aufgebracht unter gleichzeitiger Erhöhung des Aktienkapitals. Die Verzinsung mit 4 % war ebenfalls seitens der Regierung garantiert worden. Die Beziehungen zur Warschau-Wiener Bahn wurden damals insofern noch enger gestaltet, als die Generalversammlung der Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft im Jahre 1868 den Beschluß faßte, den Präsidenten und die beiden Vize-Präsidenten des Verwaltungsrates für die beiden Bahnen gemeinsam zu wählen.

Das bisher emittierte Aktienkapital in Höhe von 6 201 000 Silberrubel war nach Fertigstellung des Baues der Haupt- und der Nebenbahn aufgezehrt. Bei dem zunehmenden Verkehr machten sich aber neue Betriebsmittel nötig, und die Verwaltung mußte auf deren Beschaffung bedacht sein. Andererseits wollte aber die russische Regierung nicht noch mehr mit Zinsgarantien bei der Bahn in Anspruch genommen werden und war für die Ausgabe neuer Aktien nicht zu haben. Die Gesellschaft fand nun folgenden Ausweg: die Amortisation des Aktienkapitals sollte nach dem ursprünglichen Amortisationsplan bis zum Jahre 1920, d. h. 17 Jahre vor Ablauf der Konzession, beendet sein. Um nun neues Betriebskapital zur Deckung der Zinsen und Amortisation zu finden, wurde im Jahre 1870 beschlossen, die Amortisation bis zum Ablauf der Konzession, d. h. 1937, auszudehnen. Mit Hilfe der staatlichen Garantie wäre von 1871—1937 ein Kapital von 6 471 800 Rbl. zur Amortisation gelangt. Da aber von Anfang 1871 bis 1937 nur 5 963 800 Rbl. zu amortisieren gewesen wären, so konnte das Kapital um 508 000 Rbl. vermehrt werden, ohne daß der für Zinsen

und Amortisation erforderliche Betrag vergrößert würde, und ohne daß der Regierung bei dem Unternehmen neue Lasten aufgebürdet würden. Das Gesamtkapital wurde dementsprechend um 508 000 Rbl. vermehrt und erhöhte sich dadurch auf 6 709 000 Rbl. Von den neuen Aktien zu je 500 Rbl. wurden 605 Stück im Jahre 1876 begeben. Bis Ende 1879 war die Kapitalserhöhung durchgeführt.

Das Jahr 1874 war für die Bahn insofern von Bedeutung, als die Verwaltung befürchtete, daß durch die Beendigung des Baues der „Weichselbahn" die Lage des Unternehmens infolge der dadurch geschaffenen kürzeren und bequemeren Verbindung mit Danzig noch verschlechtert würde. Die Verwaltung glaubte deshalb, dieser drohenden Gefahr durch eine Ausdehnung des Bahnnetzes der Warschau-Bromberger Bahn begegnen zu sollen und beabsichtigte, bei der Regierung um die Konzession folgender Zweigbahnen einzukommen:

1. Kudno-Slupca und
2. Kudno-Ostrowo-Lodz.

Die erstere Linie sollte eine kürzere Verbindung als die bestehende zwischen Moskau und Berlin schaffen, und die zweite eine Verbindung mit den Fabrikstädten Ocorkow unnd Zgierz und der Kreisstadt Leczyca herstellen. Das dazu nötige Kapital in Höhe von etwa 5 Millionen Rubel sollte durch Ausgabe neuer Aktien beschafft werden. Seitens der Regierung, der die Gesellschaft ihre Projekte unterbreitete, kam aber der Bescheid, daß sie den projektierten Bau der beiden Bahnen für verfrüht halte.

Bei dem Unternehmen gestalteten sich die kommenden Jahre noch schwieriger. Ebenso wie die Warschau-Wiener Bahn, hatte auch die Warschau-Bromberger Bahn unter dem Sinken der Valuta vor dem russisch-türkischen Kriege zu leiden. Außerdem flaute der Personenverkehr sehr ab, und schließlich machte sich auch die Konkurrenz der neu eröffneten Brest-Grajewoer und der Weichsel-Bahnen sehr unangenehm bemerkbar, da diese Bahnen der Warschau-Bromberger Bahn viele Transporte entzogen. Der Vertrag mit der Warschau-Wiener Bahn wurde bis 1878 auf der bisherigen Grundlage provisorisch verlängert, allerdings mit der Einschränkung, daß die 50 prozentige Vergütung der Selbstkosten für die Ausübung des Betriebes auf der Strecke Skierniewice-Lowicz wegfiel, und die dafür üblichen Prinzipien des Abrechnungsverkehrs, wie zwischen zwei fremden Bahnen, eintraten.

In dem Kriegsjahre 1877 brauchte die Bahn zum ersten Male die staatliche Garantie nicht in Anspruch zu nehmen. Doch war dieser Umstand lediglich dem Eintritt der ganz besonderen Verhältnisse zu verdanken, die wir auch bei der Warschau-Wiener Bahn beobachtet haben. Infolge der Schließung der Häfen des Schwarzen und des Asowschen Meeres mußten nämlich die nach einer guten Ernte im

südlichen Rußland angesammelten Getreidetransporte einen neuen Versandweg suchen, was die Getreidetransporte der Warschau-Bromberger Bahn sehr wesentlich alimentierte. Damals wies aber sofort die Verwaltung der Bahn in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1878 darauf hin, daß es fraglich sei, ob auch in Zukunft die Bahn gleiche Erträgnisse aufweisen werde, wenn wieder normale Verhältnisse einträten. Sie blieb deshalb darauf bedacht, eine Erhöhung der Tarife zu erwirken. Auch im Jahre 1878 brauchte bei der Zahlung der 4 prozentigen Dividende nicht auf die Zinsgarantie des Staates zurückgegriffen zu werden. Aber bereits im Jahre 1879 war dies wieder notwendig, nachdem die für die Bahn günstigen Momente durch Beendigung des Orientkrieges in Wegfall gekommen waren. Der neue Zolltarif Deutschlands machte sich ebenfalls für den Getreideverkehr der Bahn nach dorthin in ungünstiger Weise bemerkbar, und so gestaltete sich das Ergebnis des nächsten Jahres noch ungünstiger. Die Einnahmen erscheinen zwar höher, doch ist dies darauf zurückzuführen, daß ein von der Regierung im Jahre 1864 gezahlter Betrag von 49 939 Rbl. für auf ihren Wunsch seitens der Gesellschaft ausgeführte Arbeiten diesmal zugeschlagen wurde. Die tatsächlichen Einnahmen betrugen nur 1 294 074 Rbl. Der Grund der Mindereinnahme ist außer den bereits oben angeführten Momenten in einer allgemeinen Mißernte zu suchen, unter deren Einwirkung der Getreidetransport von 5 auf 2 Millionen Pud zurückging. Der Zuschuß, den der Staat leisten mußte, überschritt im Jahre 1880 wieder ¼ Million Kreditrubel, und die Gesamtschuld der Bahn an den Staat erreichte damit die Höhe von etwa 2½ Millionen Kreditrubel. Nach Beendigung der in der Ausführung begriffenen Rekonstruktion der Bahn, insbesondere der damit verbundenen Auswechselung der eisernen in stählerne Schienen, die noch auf etwa 68 Werst, d. h. auf etwa der Hälfte der Bahn, durchgeführt werden mußte, hätten sich die Ausgaben für derartige Zwecke zwar bedeutend vermindert, doch waren andererseits schon in allernächster Zeit noch bedeutende Mittel für die Instandsetzung und Ergänzung des schon sehr schadhaften Wagen- und Lokomotivparkes notwendig. Mit Rücksicht darauf konnte auf eine Besserung der Betriebsergebnisse für die nächste Zeit nicht gerechnet werden, da alle derartigen Ausgaben den Betriebseinnahmen zur Last fallen mußten; denn besondere Fonds konnten bei den bisherigen schlechten Ergebnissen des Betriebes nicht angesammelt werden. Auch die Leitung der Bahn erkannte diese Mißstände und glaubte, eine Besserung nur dadurch herbeiführen zu können, wenn das Bahnnetz eine Erweiterung erführe und die seit Jahren geplanten Bahnen von Kudno nach Slupca und von Lodz nach Ostrowo der Warschau-Bromberger Bahn konzessioniert und zur Ausführung übertragen werden würde. Die Regierung blieb indessen diesen Plänen weiterhin durchaus abhold. Sie wollte sich nicht weiter bei dem Unternehmen enga-

gieren und sich auf neue Experimente einlassen. Die Regierung sah, wie gut die Warschau-Wiener Bahn rentierte und nahm den Standpunkt ein, daß man schon jetzt eine Fusion der beiden Bahnen anstreben sollte. Unter diesen Umständen erhielt bereits im Jahre 1880 der Verwaltungsrat seitens des Ministeriums für Kommunikationswesen die Aufforderung, das Projekt einer Fusion mit der Warschau-Wiener Bahn auszuarbeiten. In dem nächsten Jahre versuchte die Verwaltung der Warschau-Bromberger Eisenbahn, die Einnahmen aus dem Personenverkehr durch die Einführung sogenannter „billiger Züge" zu heben. Letztere waren auf Wunsch der Regierung geschaffen worden und sollten dazu dienen, die ärmeren Volkskreise zu halben Tarifen der III. Wagenklasse und ohne Erhebung der Billetsteuer zu befördern. Die Anzahl der beförderten Personen wuchs dadurch auch, indessen ergab es sich, daß die Einnahmen dabei sanken. Man machte nämlich die Beobachtung, daß die billigen Züge auch von Personen benutzt wurden, die nicht zu den ärmeren Volkskreisen gehörten. So wurden denn auch auf Veranlassung der Regierung die „billigen Züge" bald wieder abgeschafft. Die Ergebnisse waren zwar im Jahre 1881 infolge der Belebung des Getreideverkehrs höher als im Vorjahre, doch blieben die Zuschüsse, die die Regierung leisten mußte, recht erheblich. Mit der Warschau-Wiener Bahn war am 8. Dezember 1882 der schon erwähnte neue Vertrag, der auf unbestimmte Zeit lautete, abgeschlossen worden. Aber bereits im nächsten Jahre kam die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn zu der Ansicht, daß auch der neue Vertrag für die Bahn nicht zweckentsprechend sei, und sie unterbreitete infolgedessen der am 9./21. Juni 1884 abgehaltenen Generalversammlung einen Antrag auf neuerliche Abänderung des Vertrages, wobei sie eine Minderausgabe von 50 000 Kreditrubel für die Warschau-Bromberger Bahn erreichen wollte. Die Betriebsleitung befürwortete schon jetzt sehr lebhaft die vollständige Verschmelzung beider Bahnen, die doch auch von der Regierung gewünscht wurde, besonders aber, als in diesem Jahre (1884) ein erneuter Rückgang im Personen- und Güterverkehr zu verzeichnen war. Der Getreidetransport sank von etwa 5 auf 2,7 Millionen Pud, und auch der Salztransport, welcher bisher eine wichtige Einnahmequelle für die Bahn gebildet hatte, gelangte zu einer geringfügigen Bedeutung, indem er von 2,25 Millionen Pud im Vorjahre auf 0,815 Millionen Pud zurückging. An eine Erhöhung der Tarife war wegen der Konkurrenz der übrigen Bahnen nicht zu denken, und dabei mußte der Wagenpark unbedingt durch Ankauf von neuen Lokomotiven und Wagen verstärkt werden. Entsprechend der vor mehreren Jahren an sie ergangenen Aufforderung unterbreitete deshalb die Verwaltung der Regierung das Projekt, die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn zu einer einzigen zu verschmelzen. Die Warschau-Wiener Bahn sollte sich dann verpflichten, die Schuld der Warschau-

Bromberger Bahn an den Staat entweder ratenweise (durch eine im voraus zu bestimmende Summe eines Teiles der Nettoeinnahmen) abzuzahlen oder den Staat durch Realisierung von Obligationen der Gesellschaft in entsprechender Höhe einmalig abzufinden. Die Aktionäre der Warschau-Bromberger Bahn sollten an Stelle ihrer Aktien vom Staate garantierte 4 prozentige Obligationen der Warschau-Wiener Eisenbahn erhalten. Wie wir sehen werden, ist dann auch, allerdings erst 5 Jahre später, auf dieser Grundlage die Fusion vollzogen worden.

Inzwischen hatten die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Warschau-Wiener Bahn zwecks Verschmelzung der letzteren mit der Lodzer Fabrikeisenbahn stattgefunden. Da die Warschau-Wiener Bahn sich nicht dazu entschließen konnte, die Bedingungen, von denen die Regierung die Vereinigung abhängig machte und zu denen auch die Fusion mit der Warschau-Bromberger Bahn gehörte, zu erfüllen, so waren die Verhandlungen ergebnislos verlaufen. Dadurch erledigte sich diese für die Warschau-Bromberger Bahn so wichtige Frage zunächst von selbst. Die Verwaltung mußte nun versuchen, selbständig mit den ihr zur Verfügung stehenden kärglichen Mitteln weiterzuarbeiten. Die nächsten Jahre, 1886—1889, die die letzten der Warschau-Bromberger Eisenbahn als selbständiges Unternehmen sein sollten, wiesen recht schwankende Erträgnisse auf. Mit Ausnahme des Jahres 1888, das sich für die Gesellschaft ebenso wie für die Warschau-Wiener Eisenbahn recht gut anließ, mußte die Zinsgarantie des Staates in Anspruch genommen werden. Es konnte unter diesen Umständen nicht ausbleiben, daß sich der kraftvolle Zug, den die russische Eisenbahnpolitik während der 80er Jahre auszeichnet, auch bei diesem Unternehmen bemerkbar machte. Wie bereits in dem ersten Teil dieser Arbeit erwähnt, wurde zunächst im Jahre 1888 die Staatskontrolle bei dem Unternehmen eingeführt. Als dann die Regierung dazu überging, neue Verträge mit den einzelnen Privatgesellschaften abzuschließen, traf sie mit der Warschau-Wiener Bahn das Abkommen, daß sie die Warschau-Bromberger Eisenbahn unter der Bezeichnung „Alexandrower Strecke“ in sich aufnahm.

XX. Kapitel.

Die neuen Verträge mit der Regierung vom 7. Juni 1890.

Der Vertrag, den die Regierung jetzt in Abänderung und Ergänzung der ursprünglichen Konzessionsurkunde vom 1./13. Oktober 1857 mit der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft abschloß, ist nicht nur im Hinblick auf die Geschichte dieser Bahn, sondern auch überhaupt im Hinblick auf die Stellung der russischen Regierung zu Anfang der 90er Jahre den Privatbahnen gegenüber bemerkenswert. Er kennzeichnet nämlich deutlich, daß es die Regierung durchzusetzen ver-

mochte, sich von Zinsgarantielasten zu befreien und sich zugleich bei den gut rentierenden Gesellschaften eine größere Beteiligung am Reinerträgnis als bisher zu sichern, indem sie schlecht rentierende Bahnen mit gut rentierenden unter Ausübung eines gewissen Druckes auf die letzteren miteinander vereinigte.

Aus dem Vertrage, der auf Grund der Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Bahn zwischen der Warschau-Wiener Bahn und der Regierung abgeschlossen wurde und unter dem 7. Juni 1890 die allerhöchste Genehmigung fand, sei folgendes hervorgehoben: Die Aktien der Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft, die 4 % garantierte Zinsen und ½ prozentige Tilgung unter Staatsgarantie genossen, sollten gegen 4 prozentige, gleichfals staatlich garantierte Obligationen umgetauscht werden, deren Tilgungsfrist (zum Nennwert) auf die Zeitdauer der noch geltenden Konzession der Warschau-Wiener Eisenbahn, d. h. noch auf 42 Jahre, berechnet wurde. Der Tilgungsquotient sollte 0,954 % betragen. Die Obligationen waren von allen Lasten und Steuern befreit; ihr Betrag lautete auf die ganze Summe der noch nicht getilgten Aktien der Warschau-Bromberger Eisenbahn, d. h., da bis Ende 1889 795 000 Silberrubel getilgt waren, auf 6 709 000 weniger 795 70 0 Silberrubel = 5 913 300 Silberrubel. Außerdem übernahm die Warschau-Wiener Eisenbahn alle Schulden der Warschau-Bromberger Eisenbahn an den Staat, die bis Ende 1889 auf 3 320 000 Rbl. angewachsen waren. Zu diesem Zwecke verpflichtete sich die Gesellschaft, Obligationen auszugeben im Betrage von 3 320 200 Kreditrubel nominell und an die Reichsrentei 4 % Zinsen plus 0,954 % Tilgungsquote zu zahlen, und zwar bis zur Realisation dieser Obligationen und bis zur Übergabe der aus dem Erlös erzielten Summe an die Regierung. Die Realisation sollte zu einem Zeitpunkte erfolgen, den die Regierung wählte. Die bis 1. Januar 1890 fälligen Zinsen vom Betrage der Schuld der Warschau-Bromberger Eisenbahn an den Staat wurden niedergeschlagen. Die Warschau-Bromberger Eisenbahn wurde aufgelöst, ihre Konten und besonderen Kapitalien am 1. Januar 1890 mit denen der Warschau-Wiener Eisenbahn vereinigt. Die Zahlung der Zinsen für die neuen beiden Obligationsserien sollte aus den Reinerträgnissen der Warschau-Wiener Eisenbahn erfolgen, jedoch erst dann, wenn aus diesen Erträgnissen die Zinsen für die schon vorhandenen Obligationsserien bezahlt sein würden, ein Entgegenkommen, das die Regierung den Inhabern früherer Obligationsserien zeigte, das andererseits aber auch nötig war, um die Durchführung der Konversion der 5 prozentigen Anleihen der Warschau-Wiener Bahn in eine 4 prozentige, auf die wir noch zu sprechen kommen werden, zu erleichtern. Denn es hätte bei einer Bevorzugung in der Sicherheit dieser letzten beiden Obligationsserien leicht die Gefahr entstehen können, daß die Unterbringung der konvertierten Serien im Auslande auf Schwierigkeiten gestoßen wäre.

In dem Falle, daß die Garantie des Staates bei der den Aktionären der Warschau-Bromberger Bahn ausgehändigten Obligationsserie in Anspruch genommen werden würde, sollten die Zahlungen des Staates als Schuld der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft an den Staat eingetragen werden.

In dem Vertrage waren sodann auch neue, die früheren abändernde Bestimungen bezüglich der Verteilung des Reingewinnes enthalten:

Aus ihren Überschüssen mußte die Gesellschaft zunächst auf jeden Fall die vereinbarte jährliche Summe für Überlassung der Bahn (250 000 Rbl.) an den Staat bezahlen. Sodann mußte sie die für den Obligationsdienst nötige Summe abgeben, und schließlich sollte von jetzt ab der Überschuß folgende Verwendung finden:

1. zur Tilgung der Aktien nach einem vom Finanzminister aufgestellten Plane;
2. nicht mehr als 6 Rbl. auf jede nicht getilgte Aktie und nicht mehr als 3 Rbl. auf jede Genußaktie;
3. nicht mehr als 3 % des gesamten Reinertrages zur Bildung einer Reserve;
4. zur nachträglichen Renumeration für Direktion und Beamte; wenn diese 1,75 % des Rohertrages überschritt, so sollte diese Zahlung von der Verfügung des Verkehrs- und Finanzministers oder des Reichskontrolleurs abhängen;
5. blieb dann noch ein Rest vom Reinertrage,[1]) so sollte er zu gleichen Teilen zwischen den Aktionären und der Regierung geteilt werden.

XXI. Kapitel.

Die Warschau-Wiener Bahn nach der Fusion mit der Warschau-Bromberger Bahn — Neubautenprojekte.

Die Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Bahn erwies sich für die Warschau-Wiener Bahn günstiger als man vermutet hatte. Die Einnahmen vermehrten sich in starkem Maße, so daß die Dividende weiter erhöht werden konnte und im Jahre 1899 mit 26¼ % ihr höchstes Niveau erreichte. Der Rückgang der Erträgnisse in den Jahren 1892 und 1896 war auf besondere Ursachen zurückzuführen, die wir noch erörtern werden.

Die Verwaltung mußte vom Jahre 1890 an dauernd bemüht bleiben, für den gewaltigen Aufschwung, den der Verkehr genommen hatte, Vorsorge zu treffen, indem sie die Bahnanlage ausbaute und

---

[1]) Anm.: Siehe das Kapitel: „Die Verstaatlichungsaktion".

die notwendigen Wagenbestellungen rechtzeitig in Auftrag gab. Auch seitens der Regierung wurde darauf gesehen, daß der Zustand der Bahn ein guter blieb. So wird z. B. im Geschäftsbericht von 1891 erwähnt, daß sich bei einer Revision seitens des Generalinspektors der Bahn im Herbst 1890 verschiedene Mängel gezeigt hätten, deren Beseitigung als dringend notwendig erachtet worden sei. Hand in Hand mit diesen Verbesserungen, Neuerungen und Neubestellungen mußte die Vorbereitung der Beschaffung des dazu nötigen Kapitals gehen. Und so sehen wir auch, daß die Gesellschaft immer in größeren und kleineren Zwischenräumen zur Ausgabe von neuen Obligationen schritt.

Inzwischen traf die Regierung weitere Vorsorge, den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Polen zu vervollkommnen. Sie ging dabei von dem Gedanken aus, den schon bestehenden Privatgesellschaften weitere Konzessionen zum Bau von Strecken erteilen zu wollen, falls ihr die von den Gesellschaften gestellten Bedingungen zusagten. Die Erteilung von Konzessionen an neue Gesellschaften wollte sie tunlichst vermeiden, einmal, weil sie überhaupt keine Vermehrung der vorhandenen Privatbahnen wünschte und sodann auch, um den bestehenden Privatunternehmungen keine neue Konkurrenz zu schaffen. So ging denn auch der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft im Jahre 1892 seitens des Departements für Eisenbahnangelegenheiten die Aufforderung zu, sich um die Konzession der „Lodzer Gürtelbahn" zu bewerben. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft führte daraufhin die Bearbeitung dieses Projektes aus und reichte die ausgearbeiteten Pläne der Regierung ein. Aber über 4 Jahre blieb die Verwaltung ohne Antwort seitens der Regierung. Erst im Jahre 1896 erhielt sie einen Bescheid. In diesem ging man indessen gar nicht weiter auf die seitens der Gesellschaft ausgearbeiteten Pläne ein; vielmehr wurde der Gesellschaft nur mitgeteilt, daß unter dem 26. April 1896 infolge eines Beschlusses des Staatsrates die Minister der Finanzen und des Staatswesens aufgefordert worden wären, das erwähnte Projekt neu anzuregen und Erkundigungen darüber einzuholen, unter welchen Bedingungen die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft gesonnen wäre, nicht nur den Bau der Lodzer Gürtelbahn, sondern auch die Exploitation der Lodzer Fabrikbahn zu übernehmen.

Die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn bearbeitete auch dieses Projekt und berief schließlich zum 9./21. März 1898 eine außerordentliche Generalversammlung ein, um die Aktionäre von den Plänen der Regierung in Kenntnis zu setzen. Die Tagesordnung dieser Versammlung lautete folgendermaßen:

1. a) Bau der Lodzer Gürtelbahn, sowie der Zweigbahn in der Richtung nach der Stadt Lodz,

b) Erwerb der Lodzer Fabrikbahn — eventuell wenn dieser Erwerb nicht stattfindet —

2. Bau der Bahn Petrikau-Lodz mit entsprechenden Abzweigungen, sowie der Bahn Lodz-Kutno.

Der Versammlung wurde bezüglich dieser Pläne etwa folgendes bekanntgegeben: Die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn hätte ein Projekt ausgearbeitet, wonach sich die Warschau-Wiener Bahn bereit erklärte, den Betrieb der Lodzer Fabrikbahn und den Bau der Lodzer Gürtelbahn zu übernehmen, sobald die erstere in den Besitz des Staates übergegangen sein würde. Der Minister hätte für die Aktien der Lodzer Fabrikbahn eine Abfindung von 5000 Rbl. pro Stück geboten. Als Pachtsumme für die Lodzer Fabrikbahn, d. h. für die Strecke Koluszki-Lodz, mit Benutzung des ganzen Inventars, Lokomotiv- und Wagenparkes sollte die Warschau-Wiener Bahn dem Staate jährlich 533,000 Rbl. zahlen. Außerdem sollte sie sich verpflichten, die Lodzer Gürtelbahn nebst Zweiglinien nach Zgierz-Pabianize in gleicher Spurweite wie die Warschau-Wiener Bahn zu erbauen und in Betrieb zu nehmen. Unter diesen Verhältnissen wäre es möglich gewesen, daß sich infolge der Neuaufwendungen das prozentuale Erträgnis der Warschau-Wiener Bahn für die Bau- und Entwicklungszeit der neuen Strecken verschlechtert hätte. Mit Rücksicht hierauf sollten für den Fall der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn besondere Bestimmungen getroffen werden, die die Rechte der Aktionäre gegenüber dem Staate schützten; und zwar sollte, falls eine Verstaatlichung vor dem 1. Januar 1909 erfolgte, die den Aktionären der Warschau-Wiener Bahn zukommende Ersatzrente nicht geringer sein als diejenige, welche die Aktionäre im Falle einer Verstaatlichung unter Zugrundelegung der revidierten Konzessionsurkunde vom 7. Juni 1890 zu erhalten hätten. Für den Fall, daß der Minister mit seinem Ankaufsangebot bei den Aktionären der Lodzer Fabrikbahn nicht durchdringen sollte, wollte man seitens der russischen Regierung einen anderen Weg beschreiten, um zum Ziele zu gelangen. Es sollte alsdann der Warschau-Wiener Bahn die Konzession erteilt werden zum Bau einer Strecke von Petrikau nach Lodz; diese Linie würde später verlängert werden über Lodz hinaus nach Norden zu bis zur Station Kutno, einer Station der Linie Warschau-Alexandrowo. Diese Bahn Petrikau-Lodz würde die Bestimmung haben, den Lodzer Fabrikanten aus den südlichen Kohlenrevieren die für den Betrieb ihrer Fabriken erforderlichen Kohlen zu billigeren Frachtsätzen zuzuführen, als dies gegenwärtig auf dem Umwege über Koluszki seitens der Lodzer Fabrikbahn hätte geschehen können. Letztere wäre durch eine solche Maßnahme nahezu lahmgelegt worden.

Nach Übernahme der Lodzer Fabrikbahn, deren Wert für die Warschau-Wiener Bahn auf 6,000,000 Rbl. taxiert war, sollte die dem

Staat zu zahlende Jahresrente auf 375.000 Rbl. erhöht werden. Mit dem Bau einer Linie Petrikau-Kutno würde auch gleichzeitig das Projekt des Baues einer Lodzer Gürtelbahn seine Erledigung gefunden haben, da einzelne Fabriken Zweigbahnen an das Netz hätten anschließen können.

Die Versammlung erklärte sich zwar mit den Plänen der Verwaltung, sowie mit den diesbezüglich zu treffenden Abmachungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft einverstanden; indessen ist das ganze Projekt niemals zur Ausführung gelangt. Der Grund, weshalb diese Pläne schließlich scheiterten, ist nicht mit Sicherheit festzustellen. Die Regierung hatte mit der Warschau-Wiener Eisenbahn offenbar anderes im Sinne; die Gesellschaft sollte nicht eine schon vorhandene Linie weiter ausbauen, sondern, wie wir noch sehen werden, mit Hilfe der ihr zur Verfügung stehenden bedeutenden Mittel neue Verkehrswege in Polen schaffen. Die Lodzer Fabrikbahn ist heute noch nicht verstaatlicht. Im Jahre 1912 ist allerdings im Zusammenhang mit der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn das Gerücht aufgetaucht, die Regierung beabsichtige, den Rückkauf vorzunehmen. Eine kleine Ausdehnung ihres Netzes hat die Lodzer Fabrikbahn mit eigenen Mitteln bestritten. Sie erhielt unter dem 11. Juni 1900 die Konzession für den Bau der Verbindungslinie zwischen der Iwangorod-Dombrowaer und der Warschau-Wiener Bahn (Slotwicz-Lodz 35 Werst).

XXII. Kapitel.

Die Konzessionserteilung zum Bau der Kalischer Strecke.

Wenn auch diese Projekte wieder nicht zur Ausführung gelangten, so beweist ihre Bearbeitung doch, wie sehr die Regierung bemüht blieb, für einen Ausbau der Bahnen in Polen zu sorgen, wofür allerdings nicht allein wirtschaftliche, sondern auch militärische Gründe maßgebend waren. Im ersten Teil der vorliegenden Arbeit haben wir auch bereits darauf hingewiesen, daß der Regierung daran lag, die gut rentierenden Gesellschaften zum Bau neuer Strecken zu veranlassen, namentlich solcher Strecken, von denen man sich zunächst keine großen finanziellen Erfolge versprechen konnte. Diese Politik wandte die Regierung nun auch bei der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft an. Sie beabsichtigte, eine neue Verbindung mit der Stadt Kalisch, der Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements in Russisch-Polen, in dem namentlich Roggen, Weizen und Hafer in großen Mengen angebaut wurde und auch reiche Waldungen vorhanden waren, durch Anschluß an die Warschau-Wiener Bahn zu schaffen und gleichzeitig eine Verbindung dieser Stadt

mit der Gürtelbahn der Weichselbahnen und mit der preußischen Grenze herzustellen.

Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft, die sich nunmehr auf Veranlassung der Regierung mit diesem Projekt befassen mußte, war sich von vornherein darüber klar, daß die Herstellung dieser neuen Strecken ganz auf Kosten der Gesellschaft und ohne Beteiligung des Staates zu erfolgen hätte, und daß der Bau zum mindesten in der ersten Zeit auf das Gesamterträgnis von ungünstiger Wirkung sein würde. Um aber die bei Ablehnung des Projektes drohende Verstaatlichung zu verhindern, wurde die Kostenberechnung fertiggestellt, und einer am 9./21. März 1898 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung vorgelegt. Es wurde dabei mitgeteilt, daß die Bau- und Errichtungskosten der neuen 250 Werst langen Linie auf 18 000 000 Rbl. veranschlagt worden wären. Die jährliche Bruttoeinnahme, die die Strecke erbringen sollte, sei mit 1 200 000 Rbl., d. h. mit ca. 5000 Rbl. pro Werst, und der Nettogewinn mit 400 000 Rbl. in Aussicht genommen. Andererseits wäre der Verlust der Warschau-Wiener Bahn infolge des Abzuges der Güter auf die neue Strecke jährlich auf 650 000 Rbl. berechnet. Indessen glaube man, durch die Belebung des Verkehrs nach Eröffnung der neuen Strecke mit einer Erhöhung des Reingewinnes um 130 000 Rbl. rechnen zu können, so daß der Ausfall danach noch 520 000 Rbl. jährlich betragen hätte.

Der Warschau-Wiener Bahn entstand also durch den Betrieb der neuen Strecke eine recht erhebliche Last. Trotzdem ging die Gesellschaft auf die seitens der Regierung gestellten Bedingungen ein. Es waren dafür in der Hauptsache dieselben Gründe maßgebend, wie bei der Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Bahn im Jahre 1890. Der Gesellschaft lag, wie schon erwähnt, daran, einen Rückkauf seitens des Staates zu verhindern, und dieses Bestreben führte sogar dahin, daß der Regierung jetzt erneut eine wesentliche Erhöhung ihres Gewinnanteils zugebilligt wurde. Die Gesellschaft zeigte sich sogar noch gewissermaßen dankbar für die Erteilung der Konzession, die der Staat doch ebenso gut irgendeiner neuen Gesellschaft hätte übertragen können; in der am 17./29. Januar 1900 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung, der die definitiven neuen Konzessionsbedingungen für die Kalischer Strecke bekanntgegeben wurden, wies die Verwaltung ausdrücklich darauf hin, daß die Gesellschaft u. a. aus Dank für die erteilte Baukonzession in der Zusatzurkunde, die bei der Genehmigung des Baues der Kalischer Strecke aufgestellt worden sei (im Art. 18), im Falle einer Verstaatlichung auf die Bezahlung des Wagenparkes verzichtet habe. Gleichzeitig hob die Verwaltung hervor, die Regierung habe auch ein großes Entgegenkommen dadurch gezeigt, daß sie gestattete, die Tilgung der zwecks Ausführung des Baues neu

auszugebenden Obligationen auf den Zeitraum von 60 Jahren auszudehnen. Auf diese Weise würde der Staat beim Ablauf der Konzession (1932) ein nicht schuldenfreies Unternehmen bekommen.

Aus den neuen Verträgen, die die Gesellschaft mit der russischen Regierung abschloß, und die als weitere Zusatzakte zu den bisherigen Statuten am 21. März seitens des Staatsrates und am 31. März 1900 Allerhöchst genehmigt wurden, ist folgendes hervorzuheben:

Die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft verpflichtete sich, eine eingleisige Eisenbahn von normaler russischer Spurweite von Warschau über Sochaczew-Lowicz-Lodz bis Kalisch und bis zur preußischen Grenze (250 Werst) zu erbauen, und in Warschau eine Verbindung dieser Bahn mit der Gürtelbahn der Weichselbahnen zu schaffen. Die Bestreitung der Ausgaben für den Bau und die Ausrüstung lag ausschließlich der Warschau-Wiener Bahn ob, ohne daß sich die Regierung beteiligte. Behufs Beschaffung des nötigen Kapitals wurde die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn ermächtigt, 125 000 Stück neue Aktien à 100 Rbl. zu emittieren und ferner eine 4proz. Prioritätsanleihe aufzunehmen. Die jährliche Rente an den Staat, die bisher 250 000 Rbl. betragen hatte, wurde auf 525 000 Rbl. erhöht. In der Verteilung des Reingewinnes, wie sie in den Statuten vom 7. Juni 1890 bestimmt war, trat folgende Veränderung ein: Der nach Zahlung der Remunerationen und der 6 Rbl. bzw. 3 Rbl. Dividende auf Aktie und Genußschein verbleibende Rest des Reingewinnes sollte zwischen Regierung und Gesellschaft zur Hälfte geteilt werden, falls er nicht über 2 000 000 Rbl. hinausging. Der 2 000 000 Rbl. überschreitende Überschuß sollte zu ⅔ dem Staate und zu ⅓ der Gesellschaft zufallen. Der Bau der Kalischer Strecke mußte in 3 Jahren nach erfolgter Konzession beendet sein. Die Rückkaufsbedingungen vom 7. Juni 1890 behielten ihre Gültigkeit, jedoch mit manchen Veränderungen, auf die noch später zurückzukommen sein wird. Schließlich wurde noch — was schon früher als besonders bemerkenswert hervorgehoben wurde — bestimmt, daß im Falle der Verstaatlichung vor Ablauf des Konzessionstermins der gesamte Wagen- und Lokomotivpark der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft an die Regierung ohne besondere Entschädigung übergehen sollte. Bis zur Eröffnung eines regelmäßigen Verkehrs auf der ganzen Kalischer Strecke sollten die Zinsen und Tilgungsraten vom Obligationskapital aus dem aus der Emission neuer Aktien und Obligationen gebildeten Baukapital gezahlt werden.

Bei der Frage des Anschlusses der neuen Strecke an die Warschau-Wiener Bahn wurde darauf Rücksicht genommen, diesen Anschluß an einen der zwischen den Stationen Koluski und Zombkowice gelegenen Punkt zu sichern, der mittels Baues eines geeigneten Ver-

bindungsgleises erreicht werden sollte. Die Kalischer Strecke hatte die weite russische Spur, während die Warschau-Wiener Bahn bekanntlich die deutsche Normalspurweite besaß. Es mußte demnach auf der Anschlußstation die Umladung der Güterwagen erfolgen. Der Tarif dafür wurde im voraus festgesetzt.

Mit der Warschauer Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, die, wie erinnerlich, den Betrieb der der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft gehörigen Kohlengruben Felix übernommen hatte, wurde im Jahre 1900 ein neues Abkommen getroffen. Zum Abbau der tiefer gelegenen Kohlenlager der Gruben hätte nämlich eine bedeutende Summe, die auf ca. 400 000 Rbl. geschätzt wurde, aufgewendet werden müssen. Außerdem hätten die Arbeiten bis zur Abbaumöglichkeit etwa einen Zeitraum von 7 Jahren in Anspruch genommen. Unter diesen Umständen zog es die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn vor, den Abbau der Gruben weiterhin der Warschauer Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft zu überlassen, und so akzeptierte sie ein Angebot der letzteren Gesellschaft, den im Jahre 1873 abgeschlossenen Vertrag bis zum Ablauf der Konzession der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft, d. h. bis zum 1. Oktober 1932, zu verlängern. In dem neuen Vertrage wurde der Gewinnanteil der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft von $^1/_5$ auf $^1/_4$ des Reinertrages erhöht.

XXIII. Kapitel.

Die Warschau-Wiener Bahn nach der Eröffnung der Kalischer Strecke.

Die Arbeiten an der Kalischer Strecke waren im Oktober 1902 beendet, und am 1./14. November 1902 wurde der provisorische Lokalbetrieb für Rechnung des Baufonds der Kalischer Strecke eröffnet. Die Eröffnung des vorschriftsmäßigen Betriebes der Personen- und Güterzüge erfolgte am 1./14. April 1903, d. h. innerhalb des laut Konzession festgesetzten Termins. Der projektierte Anschluß an das preußische Netz konnte aber noch nicht fertiggestellt werden, da, wie der am 22. Mai/4.Juni 1903 abgehaltenen Generalversammlung seitens der Verwaltung mitgeteilt wurde, die zwischen den beiden beteiligten Regierungen (Deutschland und Rußland) dazu benötigten Vereinbarungen nicht zustande gekommen wären. Auf alle Fälle habe aber die Spezialkommission des Verkehrsministeriums für die Vollendung dieser Arbeiten und für noch nicht erledigte Angelegenheiten der Zwangsenteignungen einen besonderen Fonds von 2,669,816 Rubel reserviert, der, falls es doch noch zu einer Einigung zwischen den beiden Staaten kommen sollte, für den Ausbau herangezogen werden könnte. Die Gesamtkosten des Baues der Kalischer Strecke exklusive der Realisationskosten der Obligationen und Zahlung der

Zinsen während des Baues hatten die Höhe von 19 825 000 Rbl. erreicht, anstatt der im Kostenvorschlage vorgesehenen 19 889 179 Rbl. Für die Realisation der Obligationen und zur Zahlung der Zinsen waren 1,907,421 Rbl. anstatt der vorgesehenen 2,042,421 Rbl. verausgabt worden. Die Gesamtersparnis betrug demnach ca. 200,000 Rbl.

Der Betrieb der Kalischer Strecke gestaltete sich, wie das auch vorausgesehen war, für die Warschau-Wiener Eisenbahn verlustbringend, namentlich aber deshalb, weil mangels eines Anschlusses an das ausländische Bahnnetz der Transitverkehr auf der Kalischer Strecke entfiel, mit dem beim Voranschlag gerechnet worden war. Für die Einkünfte der Warschau-Wiener Bahn im allgemeinen spielte dieser Umstand indessen keine große Rolle, weil der Transitverkehr auf der Kalischer Strecke eine Verminderung der Einnahmen auf der Stammbahn zur Folge gehabt hätte.

In den kommenden Jahren wurden noch einzelne kleine Teilstrecken der Bahn angegliedert, von denen indessen nur die Anschlußstrecke an das preußische Eisenbahnnetz von größerer Bedeutung ist. Wie erwähnt, war der Bau dieser Strecke zunächst auf Schwierigkeiten gestoßen. Erst im Jahre 1906 kam zwischen den beiden beteiligten Regierungen eine Einigung zustande, und der Bau wurde dann bis zur preußischen Grenze zu Ende geführt. Ende des Jahres 1906 erhielt die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft zwei kleine Erweiterungen,

1. von der 238,7 ten Werst der Kalischer Zweigbahn bis zur Endstation Szczypiorno an der preußischen Grenze mit normalem russischen Spurmaß von 2,878 Werst und
2. die Verbindungsbahn nach ausländischem (deutschem) Spurmaß von der Station Kalisch über Szczypiorno hinaus, welche den Anschluß an die preußischen Bahnen in der Richtung nach Skalmierzyce-Ostrowo erreichte, mit 5,318 Werst.

Weitere Angliederungen finden sich im Geschäftsbericht für das Jahr 1910 verzeichnet, und zwar bei der Hauptbahn:

1. die Anschlußbahn von der Station Piotrkow bis zur Umladungsrampe der Sulejower Kleinbahn 0,602 Werst,
2. die Anschlußbahn von der Station Czenstochau bis zur Umladungsrampe der Herby-Kielze Eisenbahn 0,47 Werst,
3. Anschlußbahn von der Station Sosnowice bis Post Pogow 1,842 Werst.

Die Kalischer Strecke wurde noch durch das Anschlußgleis von der Werst 1,692 an der Verbindungsbahn zwischen den Magistrallinien der Kalischer Strecke und der Warschauer Gürtelbahn bis zur Ringbahn der Weichselbahn 0,57 Werst erweitert.. Gleichzeitig wurde die genannte Verbindungsbahn um 1,65 auf 2,55 Werst

ausgedehnt. Das Gesamtnetz der Warschau-Wiener Bahn erhielt dadurch eine Ausdehnung von 716 Werst.

Zu einer neuen Erweiterung des Netzes der Warschau-Wiener Bahn, die im Jahre 1910 geplant war, ist es dann nicht mehr gekommen. In dem genannten Jahre sah sich nämlich die Verwaltung im Hinblick auf den stets anwachsenden Güterverkehr in die Notwendigkeit versetzt, neue Verkehrsarterien zu suchen bezw. zu schaffen, die die leichtere Versorgung der Stadt Warschau mit ihren hauptsächlichsten Bedarfsartikeln, besonders mit den Steinkohlen aus dem Dombrowaer Bezirk, ermöglichen sollten. Aus diesem Grunde hatte der Verwaltungsrat um die behördliche Genehmigung zur Durchführung von Studien über eine die Stadt Warschau mit der Stadt Radom verbindende Bahnlinie nachgesucht und diese Genehmigung auch auf Allerhöchsten Befehl vom 15./28. September 1910 erhalten. Die Erbauung der besprochenen Linie war schon seit langem als Notwendigkeit betrachtet, und als eine solche auch von verschiedenen Organen der Industrie anerkannt worden. Im Zusammenhang mit dieser geplanten Erweiterung des Netzes mußte eine ausgiebige Verstärkung des Wagenparkes Hand in Hand gehen, zumal für eine starke Vermehrung der Transportfähigkeit der Bahn auch folgende Umstände mitsprachen: Die in Warschau im Jahre 1911 herschende Wohnungsnot und die anhaltende Steigerung der Mietspreise hatten zu einem starken Abfluß der Bevölkerung nach den Vororten geführt und somit eine zunehmende Steigerung des Vorortverkehrs hervorgerufen, besonders auf den Strecken von Warschau bis Grodzisk und bis Sochaczew. Auf diesen Strecken sollte ein 3. Gleis gelegt werden. Um den Anforderungen des Verkehrs entsprechen zu können, erschien es unumgänglich, die Stationen, Haltestellen und Personenrampen auf den bezeichneten Strecken zu erweitern und mit genügenden Einrichtungen zu versehen; ferner die Anzahl der Abfahrt-, Ankunft- und Rangiergleise auf Station Warschau zu vermehren und schließlich den Bahnhof selbst umzubauen. Dieser Bahnhof war schon lange den Anforderungen nicht mehr gewachsen, und nach Ansicht des Verwaltungsrates konnte die Lösung dieser Frage weder hinausgeschoben, noch von dem in nicht absehbarer Zeit zu verwirklichenden komplizierten Projekt der Erbauung eines Warschauer Zentralbahnhofes abhängig gemacht werden. Diese Projekte waren mit einer Investition von ca. 20 Millionen Rubel verbunden. Der Verwaltungsrat hatte sie der Behörde unterbreitet und sich dabei bereit erklärt, zwecks Beschaffung der dazu nötigen Kapitalien die Emission einer neuen Serie von Obligationen ohne Staatsgarantie auf sich zu nehmen, falls die Tilgungsfrist für die neuen Obligationen über den Zeitpunkt des Ablaufs der Konzessionsurkunde hinaus ausgedehnt werden würde. Alle diese Vorlagen waren dann seitens der Regierung verschiedenen ministeriellen Kommissionen zur Prüfung überwiesen worden. Zu einer

Ausführung des Baues der vom Zaren bereits genehmigten Strecke kam es dann aber nicht, da sich die Regierung ganz unerwartet Ende 1911 entschloß, die Warschau-Wiener Bahn zurückzuerwerben.

Wir gehen nunmehr dazu über, die Kapitalsentwicklung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Kapitalsentwicklung.[1]

XXIV. Kapitel.

Die Beschaffung des Anlagekapitals und die Emission der Obligationsanleihen 1—5.

Als die Warschau-Wiener Bahn, die, wie wir wissen, ursprünglich ein Staatsunternehmen war, an die Privatgesellschaft im Jahre 1857 überging, war die Regierung der Ansicht, daß 6 000 000 Rbl. genügen würden, um die Bahn auf eine den Anforderungen des Verkehrs entsprechende Grundlage zu stellen. Das Aktienkapital wurde deshalb auf 10 000 000 Silberrubel normiert und in 100 000 Aktien à 100 Rbl. zerlegt. Auf jede dieser Aktien wurden jedoch vorweg 40 Rbl. zur Deckung der in die Gesellschaft seitens des Staates hineingebrachten Bahnanlagen zur Last geschrieben, d. h. insgesamt 4 000 000 Rbl., so daß seitens der Aktionäre der neugegründeten Gesellschaft nur 60 Rbl. pro Aktie oder 6 000 000 Rbl. aufzubringen waren. Auf die Einlage des Staates waren konzessionsgemäß ohne

---

[1]) Zur besseren Beurteilung der verschiedenen Kapitalstransaktionen, die die Warschau-Wiener Bahn während der Zeit ihres Bestehens vorgenommen hat, sei darauf hingewiesen, daß das russische Währungssystem im Laufe des 19. Jahrhunderts, speziell aber bei der Einführung der Goldwährung, verschiedene Male einer durchgreifenden Änderung unterzogen worden ist. Auf Einzelheiten der russischen Währungspolitik einzugehen, würde weit über den Rahmen der vorliegenden Arbeit hinausgehen. Zum Verständnis der Kursnotierungen der Aktien der Warschau-Wiener Bahn an der Berliner Börse sei infolgedessen nur kurz folgendes erwähnt: Der alte russische Rubel = 1/10 Imperial wurde bei Einführung der Aktien an der Berliner Börse im Jahre 1865 dem preußischen Taler gleichgerechnet. Ein Kursverlust aus der Valuta — das russische Papiergeld wies bekanntlich in der damaligen Zeit ein erhebliches Disagio auf — bestand für die auswärtigen Börsenplätze, an denen Aktien der Warschau-Wiener Bahngesellschaft gehandelt wurden, nicht, da die Gesellschaft die Zinsen und die verlosten Obligationen je nach der Währung des betreffenden Platzes bezahlen mußte. Aus dieser Zahlungsweise sind denn auch der Bahn, wie wir schon gesehen haben, in den Jahren des starken Sinkens der russischen Valuta an den auswärtigen Börsen große Verluste erwachsen. Die Berliner Notiz

Rücksicht auf die Höhe der Dividende in den ersten 5 Jahren aus dem Bruttoertrage der Bahn 5 % Rente = 200 000 Rbl., dann bis zum 10. Jahre 5¾ % = 225 000 Rbl. und dann bis zum Ablauf der Konzession oder ev. Rückkauf 6¼ % = 250 000 Rbl. abzuführen. Die Aktien unterlagen einer Tilgung durch jährliche Auslosung. Die ausgelosten Aktien wurden zum Nennwerte zurückgezahlt und an ihrer Stelle Genußscheine den betreffenden Aktionären ausgehändigt. Der Fonds zu der Auslosung wurde angesammelt durch eine jährliche Rücklage von ½ % des nominellen Aktienkapitals, sowie durch die auf die amortisierten Aktien bis zur Höhe von 3 Rbl. entfallende Dividende. Unter dem Reingewinn der Bahn verstand man nach dem Konzessionsvertrage Artikel 21 Absatz 4 diejenige Summe, welche sich ergab, wenn vom Bruttoertrage alle eigentlichen Betriebskosten abgezogen waren, und zwar sowohl die Unterhaltungskosten der Bahn, des Betriebes und der Generalversammlung als auch die zu zahlende Staatsrente, jedoch mit Ausschluß der den Aktionären zustehenden Zinsen und Dividenden und der Beträge für den Reserve- und Amortisationsfonds.

Die 6 000 000 Rbl., die das eigentliche von den Aktionären aufgebrachte Grundkapital bildeten, waren bei den großen Renovationsarbeiten, die auszuführen waren, schnell verbraucht, und bereits im Jahre 1860 sah sich die Warschau-Wiener Eisenbahn genötigt, zur Bezahlung der bei der „Compagnie Générale des Matériels de Chemin de Fer" in Brüssel bestellten Schienen, Lokomotiven und Waggons eine Obligationsanleihe [2]) aufzunehmen. Die Anleihe hatte den 3 proz. Typ und betrug nur 2,4 Millionen Metallrubel. Ihre Be-

---

bezog sich bis zum Jahre 1901 auf die Aktie von 60 Rbl. und von da ab auf 100 Rbl. nominell.

Die Talernotiz dauerte bis zum Erlaß des deutschen Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 (in Kraft gesetzt seit 1. Januar 1876) bis zum Jahre 1874. Von 1875 bis 1887 wurde der Kurs in Mark pro Stück berechnet. Vom Jahre 1888 an wird die Notiz in Prozenten ausgedrückt. Die Aktie von 60 Rbl. nominell wurde dabei zu 192 M., d. h. der Rubel (1/10 Imperial) zu 3,20 M. angenommen. Zwecks Einführung der Goldwährung in Rußland wurde im Jahre 1897 im Zusammenhang mit der Entwertung des Silberpreises der frühere Goldrubel auf ⅔ seines Goldinhaltes herabgesetzt; während der halbe Imperial früher 5 Rbl. entsprach, erhielt er jetzt einen Wert von 7,50 Rbl. Der halbe Imperial hatte seit 1886 an der Berliner Börse einen Wert von 16,20 M. oder der ganze von 32,40 M. Bei dieser Reduktion des Wertes um ⅓ kam man dadurch auf den Wert von 21,60 M. für 10 neue Rubel oder von 2,16 M. pro Rubel. Dieser feste Rubelkurs wurde auch seit dem 16. September 1901 für die Notiz der Aktien der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft an der hiesigen Börse eingeführt, wobei aber die Notiz weiter in Prozenten ausgedrückt wurde.

[2]) Die Kapitalsentwicklung illustriert die Tabelle VI im Anhang.

gebung war nur auf Grundlage eines Kurses von 50 % möglich, und ihr Erlös von 1,2 Millionen Rubel diente ausschließlich zur Begleichung der Schuld an die obenerwähnte Gesellschaft. Eine Staatsgarantie genossen die Obligationen, die die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft begab, von Anfang an nicht. In dem Geschäftsberichte vom Jahre 1900, in dem sich über die Prozentsätze der bis dahin zur Ausgabe gelangten Obligationsserien eine Übersicht befindet, berechnet die Verwaltung selbst den Prozentsatz dieser Anleihe unter Berücksichtigung des Verlustes der Kursdifferenz und der Tilgung auf 6,86 %. Der Gesellschaft erwuchsen infolgedessen dadurch, daß sie die Anleihe nur zu einem derartig niedrigen Kurse begeben konnte, bedeutende Kosten für Verzinsung und Tilgung, und so hat sie auch die später zur Ausgabe gebrachten Obligationen niemals wieder mit einem so niedrigen Zinsfuß ausgestattet, sie ging vielmehr sofort zu dem 5 proz. über, um die Unterbringung der Anleihe zu besseren Bedingungen zu erreichen.

Sehr bald machte es sich bemerkbar, daß der weitere Ausbau der Bahn neue erhebliche Mittel erfordern würde, die nicht aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden konnten. Die Gesellschaft entschloß sich daher im Jahre 1867 zu einer Erhöhung des Aktienkapitals um 2,5 Millionen Metallrubel nominell. Es wurden 25 000 Stück neue Aktien zu nom. 100 Rbl. ausgegeben, die im Februar und März 1868 zum Kurse von 60 % zur Zeichnung aufgelegt wurden. In demselben Jahre (1868) wurde auch noch die erste mit dem 5 proz. Zinsfuß ausgestattete Obligationsanleihe in Höhe von 2,325 Millionen Metallrubel ausgegeben, deren Zweck u. a. in der Ablösung der Gründerrechte, die 10 % vom Reingewinn betrugen, bestand. Die Gründer erhielten 1 250 000 Rbl. Abfindung. Die Modalitäten, unter denen die Begebung dieser zweiten Anleihe erfolgte, waren, obgleich es sich diesmal um 5 proz. Titres handelte, noch ungünstiger als die der ersten, die mit dem 3 proz. Zinsfuß ausgestattet war. Der Prozentsatz des wirklichen Erlöses zum nominellen Wert stellte sich nur auf 56,59 %, so daß sich die Verzinsung der Anleihe unter Berücksichtigung der Tilgung auf 9,68 % berechnete. Die Ursache des schlechten Erfolges der Anleihe ist einmal darin zu suchen, daß das Geld im Jahre 1868 sehr teuer war, nachdem England gerade eine Geldkrisis überstanden hatte, und das andere Mal in der geringen Begeisterung, die das mobile Kapital damals für russische Eisenbahnwerte hatte.

Durch diese Mißerfolge ließ sich indessen die Verwaltung von weiteren Obligationsemissionen nicht abschrecken. Das Obligationskapital vermehrte sich im Gegenteil von jetzt ab in schneller Folge. Um dem Verkehrsandrang gewachsen zu sein, mußten für den Bahnkörper neue bedeutende Aufwendungen gemacht werden; insbesondere für die Legung zweiter Gleise, zu der die Gesellschaft kon-

zessionsgemäß verpflichtet war, nachdem im Jahre 1870 die Bruttoeinnahmen der Bahn zum ersten Mal den Betrag von 9000 Rbl. pro Werst überschritten hatten. Der Kostenaufwand hierfür sowie für die Vermehrung des Wagenparks wurde auf 4,95 Millionen Rubel berechnet, die sonstigen für den Bahnkörper notwendigen Neuaufwendungen auf 7,06 Millionen Rubel. Insgesamt waren demnach 12,01 Millionen Rubel aufzubringen. Die Herbeischaffung dieses Kapitals sollte mit ministerieller Genehmigung durch Neuemission von Obligationen erfolgen, was statutengemäß auch zulässig war; denn es durften doppelt so viel Obligationen ausgegeben werden, als der Nennwert des Aktienkapitals betrug. Dieser stellte sich seit 1868 auf 12,5 Millionen Rubel, so daß also die Ausgabe bis zu nominell 25 000 000 Rubel Obligationen nach den Statuten erfolgen konnte. Bis jetzt waren aber erst 4,9 Millionen Rubel emittiert. Um sich die Unterbringung der neuen Obligationen, wieder 5 proz. Titres, zu erleichtern, verteilte die Verwaltung die Ausgabe auf eine Reihe von Jahren, und zwar von 1870—1874. Im Jahre 1870 gelangte die 3. Obligationsserie im Nominalbetrage von 3 255 000 Metallrubel zur Emission. Der tatsächliche Erlös betrug 69,19 %, der Zinsfuß inkl. Tilgung berechnet sich auf 7,92 %. In den Jahren 1872—1875 wurden dann 5 Millionen Rubel (genau 4 999 959 Rbl.) Obligationen als 4. Obligationsserie in den Verkehr gebracht, und zwar wurden im einzelnen ausgegeben:

1872	nominell	2,5	Millionen Rbl.
1873	„	1	Million „
1874	„	1,499950	Millionen „

Nach Berechnung der Verwaltung stellte sich der Erlös der gesamten 4. Serie auf 71,88 % und ihre Verzinsung auf 7,62 %.

In den Jahren 1875—1879 wurde dann der Rest der Obligationen begeben: die 5. Serie Obligationen in Höhe von 3,25 Millionen Metallrubel (genau 3 249 978 Rbl.). Die Gesellschaft berechnet den Erlös der Anleihe auf 75,54 % und die Verzinsung auf 7,25 %. Der Geldbedarf der Gesellschaft wurde durch diese Emission infolge des bei der Begebung entstandenen Disagios nicht voll befriedigt. Der Gesellschaft flossen vielmehr durch die letzten 3 Emissionen nur etwa 8,3 Millionen Rubel zu, während, wie oben angegeben, die Neuaufwendungen 12 Millionen Rubel erforderten. Der fehlende Betrag wurde zum größten Teil aus dem inzwischen angesammelten Erneuerungsfonds, zum Teil aus den laufenden Einnahmen bestritten. Die emittierten Anleihen gelangten, abgesehen von der ersten, zur Notiz an der Berliner Börse. Die zweite und dritte Serie notierten Ende des Jahres ihrer Einführung (1868 bzw. 1870), 80⅛ bzw. 82½ %, die vierte und fünfte (1872 bzw. 1875) 94½ bzw. 94 %. Sämtliche Anleihen erreichten oder überschritten den Parikurs, und zwar die II. und III. im Jahre 1879, die IV. und V. im Jahre 1880.

XXV. Kapitel.

Die Emission der 6. Anleiheserie.

Nachdem die steigenden Kohlentransporte, namentlich die des Jahres 1879, eine wesentliche Vermehrung des Fuhrparkes erforderlich gemacht hatten, mußte die Gesellschaft wieder die Beschaffung neuen Kapitals und damit eine weitere Erhöhung ihrer Obligationsschuld ins Auge fassen. Die Legung des zweiten Gleises, die jetzt fortgeführt werden sollte, und zwar zwischen Koluszki, Granica und Sosnowice, sowie die Anschaffung von über 1000 Güterwagen und 64 Lokomotiven verursachten Kosten in ungefährer Höhe von insgesamt 8,7 Millionen Rubel. Von dieser Summe wollte die Verwaltung außerdem die Einführung von allerlei Verbesserungen im Betriebe und die Errichtung mehrerer Bahnhofsgebäude bestreiten. Als die Gesellschaft nun die Genehmigung einer Obligationsanleihe in dieser Höhe bei der Regierung nachsuchte, stieß sie dort auf Schwierigkeiten. Das Gouvernement machte die Erlaubniserteilung von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig, in erster Linie sollten Neueinrichtungen zur Erleichterung von Militärtransporten geschaffen werden.

Aus diesem Verlangen der Regierung erkennen wir, daß wir uns jetzt in der Zeit der Tätigkeit der Baranowschen Untersuchungskommission befinden, in der Zeit, wo die Regierung angefangen hatte, die Genehmigung zur Ausgabe von Obligationen davon abhängig zu machen, daß die Privatbahnen sich zugleich zur Ausführung von Arbeiten bereit erklärten, die für den Staat und insbesondere für die Militärverwaltung von Wichtigkeit waren. Die Neueinrichtungen für Militärtransporte, die die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft auf Wunsch der Regierung ausführen sollte, hätten einen Aufwand von 560 000 Rbl. erfordert. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft erklärte sich auch zu der Ausführung der verlangten Arbeiten bereit, schlug aber vor, den dafür erforderlichen Betrag noch der beanspruchten Emissionssumme hinzuzufügen, um dann im ganzen 9 260 000 Rbl. neubegeben zu dürfen. Dagegen erhob aber die Regierung wiederum Bedenken. Bei einer Emission von 9,26 Millionen Rubeln wäre nämlich das nominelle Obligationskapital auf 25,49 Millionen angewachsen, d. h. es hätte das nominelle Aktienkapital um mehr als das Doppelte überschritten, was statutengemäß nicht zulässig war. Die Verwaltung scheute sich, eine Statutenänderung bei der Regierung zu beantragen, da eine solche die Emission sehr verzögert hätte, und erklärte sich deshalb bereit, die Ausgaben für die militärischen Einrichtungen selbst zu tragen. Nachdem dann der Finanzminister auch sonst noch Abstriche von dem anfänglich geforderten Betrage vorgenommen hatte,

erteilte er schließlich die Erlaubnis zur Ausgabe der 6. Obligationsserie, und zwar in Höhe von 7 588 800 Rbl. Aus diesen Abstrichen ist zu erkennen, wie genau sich die Regierung über den notwendigen Kapitalsbedarf bei den einzelnen Gesellschaften informierte, um zu verhindern, daß über den Bedarf hinaus Obligationen ausgegeben würden. Diese Aufmerksamkeit der Regierung erscheint auch recht begründet, wenn man bedenkt, daß der Staat bei einem eventuellen Rückkauf alle festen Verbindlichkeiten, die die Gesellschaft eingegangen war, insbesondere die Tilgung und Verzinsung der Obligationen, übernehmen mußte. Die neue Anleihe wurde von der Commerzbank in Warschau zu einem Kurse von 89¾ % übernommen. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn berechnete den Erlös der Anleihe unter Zugrundelegung des jetzigen Rubelkurses auf 92.52 % und die Verzinsung auf 5.92 %. Die Anleihe gelangte ebenfalls an die Berliner Börse und überschritt bereits Ende 1880 den Parikurs.

Aus dem Erlös der Anleihe ersehen wir, daß sich die Beliebtheit der Obligationen der Warschau-Wiener Bahn dauernd steigerte. Das Privatkapital war eben inzwischen auf die günstige Entwicklung der russischen Eisenbahnen, insbesondere auf die damit zusammenhängende wirtschaftliche Erschließung Rußlands mit seinen ungeheuren Bodenschätzen aufmerksam geworden und geneigt, die Kreditansprüche des aufblühenden Landes zu bewilligen. Begeben wurden 1880 5 889 969 Metallrubel und 1882 der Rest: 1 698 831 Metallrubel.

Mit der Begebung dieser Anleihe erreichte die Obligationsausgabe bei der Gesellschaft ihren vorläufigen Abschluß. Die notwendigen jährlichen Ausgaben für die Vergrößerung des Wagenparkes mußten aus den laufenden Einnahmen bestritten werden, Ausgaben, die, wie wir in einem späteren Kapitel noch darlegen werden, mehrfach die Dividende beeinträchtigten. Neue Kapitalstransaktionen wurden erst wieder bei der Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Bahn vorgenommen.

XXVI. Kapitel.

Die Begebung der großen Konvertierungsanleihe vom Jahre 1890 und die Ablösung der Schuld der Warschau-Bromberger Bahn an die Regierung.

Wir hatten bereits bei der Schilderung des Zustandekommens der Fusion der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Bahn darauf hingewiesen, daß die Regierung bereit war, im Hinblick auf die günstige Situation, in der sich um das Jahr 1890 herum der russische Geldmarkt befand, der Warschau-Wiener Bahn ebenso wie den im ersten Teil der vorliegenden Arbeit erwähnten Privatbahnen

die Konvertierung ihrer 5 proz. Anleihen in 4 proz. zu gestatten. Bei der Warschau-Wiener Bahn sollte die Konversion gleichsam auch als eine gewisse Entschädigung für die seitens der Regierung verlangte Fusion mit der wenig rentablen Warschau-Bromberger Bahn gelten. In Betracht kamen bei der Warschau-Wiener Bahn die 2., 3., 4., 5. und 6. Emission aus den Jahren 1868, 1870, 1872, 1875, 1880, während ja die erste Anleihe, die die Bahn aufgenommen hatte, eine 3 proz. war und deshalb nicht konvertiert zu werden brauchte. Es handelte sich um folgende Anleihen:

Anleihe	Gesamtsumme Metallrubel
II.	2 325 000
III.	3 255 000
IV.	4 999 959
V.	3 249 978
VI.	7 588 800.

Der Nennwert der gesamten 5 proz. Obligationen betrug . . . . . 21 418 737 Metallrubel,
von denen bis 1890 . . . . . 2 324 163 „

getilgt waren, so daß noch . . . . . 19 094 574 Metallrubel im Umlauf blieben. Der jährliche Obligationsdienst betrug [3]) 5,5 % einschließlich Tilgungsquoten von der ursprünglichen Emissionssumme und erforderte 1 178 031 Metallrubel. Um diese Obligationen einzulösen, emittierte die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft im Jahre 1890 eine neue 4 proz. Anleihe, die von allen russischen Steuern und Auflagen befreit war, im Betrage von 21 535 000 Metallrubeln nominell. Die Tilgung sollte zum Nennwerte im Laufe von 42 Jahren, d. h. bis zum Ablauf der Konzession, erfolgen. Der Tilgungsquotient betrug 0,95402 %. Die Anleihe wurde zu einem Kurse von 91,125 % begeben und zu 94½ % zur Zeichnung aufgelegt. Der tatsächliche Zinsfuß betrug demnach 4,67 %; der Erlös 19 623 769 Metallrubel. Er reichte vollständig dazu aus, die alten 5 proz. Obligationen zurückzuzahlen. Die Schulden der Gesellschaft mehrten sich um 2 440 426 Metallrubel oder um 12,8 %. Die jährlichen Zinsen für die neue Anleihe betrugen 1 066 848 Metallrubel, d. h. im Vergleich zu den Zinsen für die 5 proz. Obligationen ergab sich eine Verminderung von 111 183 Metallrubeln = 0,58 % der konvertierten Anleihe. Nach dem soeben zitierten Werke des Dr. Matthesius ergibt sich, wenn man diese Ersparnisse zu 4 % für einen Zeitraum von 42 Jahren, d. h. bis zum Ablauf der Konzession, kapitalisiert,

[3]) Nach Berechnung des Dr. Matthesius in seiner im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten Arbeit: „Die Russische Eisenbahnpolitik im 19. Jahrhundert."

ein Betrag von 2 241 641 Metallrubeln oder 11,7 %, demnach ein für die Warschau-Wiener Bahn recht günstiges Ergebnis.

Weniger günstig gestaltete sich für sie die Umwandlung des garantierten Aktienkapitals der Warschau-Bromberger Eisenbahn in ein mit 4 % Staatsgarantie ausgestattetes Obligationenkapital (s. Kapitel X), da die Garantie auf die Aktien nur 279 045, auf die Obligationen aber 292 946 Rbl., d. h. 13 901 Rbl. mehr, betrug.

Die Schuld der Warschau-Wiener Bahn belief sich Ende 1889 auf . . . . . 3 320 200 Rbl.
wozu noch die aufgelaufenen Zinsen traten mit . . 2 007 896 „

zusammen 5 328 096 Rbl.

Den getroffenen Abmachungen entsprechend wurde die Gesamtzinsenschuld niedergeschlagen. Dagegen wurde die Kapitalschuld mit 3 320 200 Rbl. nominell und mit 4 prozentiger Verzinsung übernommen und in eine Obligationsschuld der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft (VIII. Serie) umgewandelt. Als Tilgungsquote wurden 0,954 % besonders berechnet.

Die Regierung machte bei dieser Transaktion kein schlechtes Geschäft, wenn es auch beim ersten Blick den Anschein hat. Es ist nämlich zu bedenken, daß der Staat die Garantiezahlungen für die Aktien der Warschau-Bromberger Eisenbahn von jetzt ab nicht mehr zu leisten brauchte, Zahlungen, die noch im Jahre 1887 allein 132 558 Rbl. erfordert hatten. Außerdem waren ja, wie wir wissen, in dem neuen Vertrage mit der Warschau-Wiener Bahn für die Regierung viel günstigere Bedingungen bezüglich der Teilung des Reingewinns vereinbart worden. Wie vorteilhaft die Regierung bei dem neuen Abkommen mit der Warschau-Wiener Bahn abgeschnitten hatte, geht am deutlichsten aus den Zahlungen hervor, die die Warschau-Wiener Bahn seit 1890 außer der früheren, feststehenden Beteiligungsabgabe von 250 000 Rbl. an die Regierung geleistet hat. Diese Zahlungen betrugen:

1890	. . . . .	621 321 Rbl.
1891	. . . . .	556 792 „
1892	. . . . .	92 675 „
1893	. . . . .	556 968 „

usw. Eine weitere Zusammenstellung findet sich noch im Anhang in der Tabelle II. Auf diese Weise erhielt eben die Regierung gleichzeitig eine angemessene Entschädigung dafür, daß sie auf die Tilgung der Zinsschuld der ehemaligen Warschau-Bromberger Bahn verzichtet hatte.

Nach Durchführung der Fusion mit der Warschau-Bromberger Bahn und der Konvertierung der 5 prozentigen Obligationen im Jahre

1890 gestaltete sich das Obligationskapital der Warschau-Wiener Bahn wie folgt:

An Stelle der 2. bis 6. Obligationsserie war die Konvertierungsanleihe in Höhe von 21 535 000 Rbl. getreten. Außerdem waren als 7. Serie die für den Umtausch der nicht amortisierten Aktien der Warschau-Bromberger Bahn Ende 1899 ausgegeben 5 913 000 Rbl. Obligationen und als 8. Serie die als Rückerstattung des seitens des Fiskus der Warschau-Bromberger Bahn geleisteten Vorschusses ausgegebenen 3 320 200 Rbl. Obligationen hinzugekommen. Die 7. und 8. Obligationsserie lautete bereits auf die jetzige Rubelwährung.

XXVII. Kapitel.

Die Begebung der 9. und 10. Obligationsserie.

Nachdem sich herausgestellt hatte, daß die Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Bahn für die Warschau-Wiener Bahn keine schädlichen Folgen hatte, sich im Gegenteil für sie als recht vorteilhaft erwies, und der Verkehr unter dem Einfluß des in der ganzen Welt eingetretenen Aufschwungs eine weitere Ausdehnung gewonnen hatte, mußte die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn, die seit dem Jahre 1882 die notwendigen Verbesserungen und Erneuerungen der Bahn aus den Betriebseinnahmen bestritten hatte, wieder einmal daran denken, für das Unternehmen eine größere Summe aufzuwenden, damit die Bahn allen an sie herantretenden Anforderungen gerecht blieb. Sie mußte darauf um so mehr bedacht sein, als sie sah, welch scharfes Auge die Regierung dauernd auf die Privatgesellschaften gerichtet hatte und rücksichtslos da vorging, wo sie Mängel entdeckte. Andererseits erkannte auch die Regierung an, daß die Leitung der Bahn in guten Händen lag, und legte der Gesellschaft bei der Nachsuchung um Deckung ihres Kapitalbedarfs keine Schwierigkeiten in den Weg. Die Bestimmung des Statuts, daß die Gesellschaft nicht mehr Obligationen ausgeben dürfe als den doppelten Nennbetrag des Aktienkapitals, war mit der Genehmigung der Konvertierungsanleihe und der Emission der 7. und 8. Serie von selbst aufgehoben worden. Der Plan, eine neue, die 9. Obligationsanleihe, auszugeben, wurde bereits im Jahre 1891 gefaßt. Aber erst zum 1./13. Mai 1892 wurde die außerordentliche Generalversammlung einberufen, die über die Emission dieser 9. Obligationsserie Beschluß fassen sollte. In dieser Versammlung wurde seitens der Verwaltung mitgeteilt, daß der von der Regierung ernannte Generalinspektor bei einer Revision der Bahn im Herbst 1890 verschiedene Mängel festgestellt und deren Beseitigung verlangt hätte. Ferner habe sich die Ausführung vieler neuen Arbeiten und

in Anbetracht des fortgesetzt steigenden Güter- und Personenverkehrs eine entsprechende Vergrößerung des Wagenparkes als notwendig erwiesen. Da keine freien Fonds vorhanden seien, die zur Deckung dieser Ausgaben herangezogen werden könnten, sehe sich der Verwaltungsrat genötigt, eine neue Emission von Obligationen zu beantragen. Zunächst wurde ein Betrag von 9 000 000 Rbl. in Aussicht genommen. Die Ausgabe der Obligationen wurde jedoch vertagt, weil sich das Jahr 1892 im Vergleich zum Vorjahre nicht so günstig angelassen hatte, und man, um bei der Begebung der Anleihe günstige Bedingungen zu erzielen, auf bessere Ergebnisse der Bahn warten wollte. Dieser Umschwung zum Bessern trat dann auch nach etwa 2½ Jahren ein, und im Jahre 1894 erfolgte endlich die Emission. Innerhalb dieses Zeitraumes hatte es sich aber bei der Inangriffnahme der Arbeiten und der Vergebung der Wagenbestellungen herausgestellt, daß die Kostenanschläge für die auszuführenden Arbeiten zu niedrig gegriffen waren, und zwar um etwa 2 Millionen Rubel. Die Verwaltung war deshalb beim Ministerium um die Erlaubnis zur Ausgabe von 11 000 000 Rbl. Obligationen eingekommen. Das Ministerium selbst hatte die Neuaufwendungen auf nur 10 491 250 Rbl. berechnet. Infolgedessen teilte der Verkehrsminister der Verwaltung mit, daß zwar der Warschau-Wiener Bahn die Allerhöchste Genehmigung zur Ausgabe von 11 000 000 Rbl. Obligationen erteilt sei, daß aber von der Anleihe ein Rest von 508 750 Rbl. zur Ausführung von Arbeiten verwendet werden müsse, welche in einem noch anzufertigenden Nachtrage zum Kostenanschlage besonders erläutert werden sollten. Die Anleihe war wieder 4prozentig und wurde zum Kurse von 98½ % zur Zeichnung aufgelegt, nachdem sie von der Bankengruppe der Warschau-Wiener Bahn zum Kurse von 96 % übernommen worden war. Zu der Bankengruppe, die die Kapitalstransaktionen der Warschau-Wiener Bahn ausführte, gehörten folgende Banken bzw. Bankhäuser:

Diskonto-Gesellschaft,
Mendelssohn & Co.,
S. Bleichröder,
Mitteldeutsche Credit-Bank,
Schlesischer Bankverein, Breslau,
Balser & Co., Brüssel,
Lippmann, Rosenthal & Cie., Amsterdam.

Insgesamt wurden 12 046 875 Rbl. (neue Währung) emittiert; aus dem 11 Millionen Rubel übersteigenden Betrag sollte das Disagio und die Kosten der Begebung Deckung finden.

Unabhängig von den der Gesellschaft durch die Begebung der Anleihe zufließenden neuen Mitteln, beschloß noch eine am 24. Mai/5. Juni 1896 abgehaltene Generalversammlung, die schon

früher für den Bau eines neuen Personenbahnhofs in Warschau reservierten 716 000 Rbl. für die Anschaffung von Personenwagen und Erweiterung der mechanischen Werkstätten zu verwenden, da die ministerielle Genehmigung zum Bau des genannten Bahnhofs doch noch längere Zeit würde auf sich warten lassen, und sich andererseits bei dem stark angewachsenen Verkehr erneut ein großer Mangel an Personenwagen bemerkbar gemacht hätte.

Wir befinden uns jetzt in der Zeit, wo auch die Warschau-Wiener Bahn von dem ungewöhnlich lebhaften Aufschwunge, den das ganze Wirtschaftsleben der Welt erfahren hatte, stark profitierte. Bei der Bahn äußerte sich diese Erscheinung in dem starken Anwachsen der beförderten Gütermengen. In den Jahren 1895—1899 stieg der jährliche Gütertransport von etwa 241 auf 344 Millionen Pud, d. h. innerhalb von fünf Jahren um die gewaltige Summe von über 100 Millionen Pud. Diese gewaltige Steigerung des Verkehrs kam naturgemäß auch den Einnahmen zustatten und brachte den Aktionären recht fette Dividenden. Der höchste Prozentsatz, den die Bahn jemals verteilt hat, wurde im Jahre 1899 erreicht, wo 26¼ % Dividende zur Ausschüttung gelangten. Es ist natürlich, daß bei einer derartigen Steigerung des Verkehrs der Bedarf an Verkehrsmitteln schnell zunimmt, und daß auch zu gleicher Zeit das Material unter der starken Inanspruchnahme sich um so schneller abnutzt. Die Leitung der Bahn behielt auch diese Tatsache dauernd im Auge, und nachdem mehrere Jahre hindurch die Betriebsverbesserungen und die regelmäßigen Ergänzungsbestellungen des Wagenparkes aus den laufenden Einnahmen gedeckt worden waren, mußte sie sich im Jahre 1899 aufs neue zu der Aufnahme einer Obligationsschuld, nunmehr der zehnten seit Bestehen der Bahn, entschließen. Die Gesellschaft emittierte in dem genannten Jahre eine 4 prozentige Anleihe, die auf Markwährung lautete, und zwar in Höhe von 34 271 000 deutschen Mark = 15 864 046 Rbl. (neue Währung). Unter den Anschaffungen, die aus dem Erlös der Emission bestritten werden sollten, waren u. a. vorgesehen: der Ankauf von 2500 Güterwagen und 700 Kohlenwagen, 24 Güterzuglokomotiven, 50 Personenwagen und 12 Gepäckwagen. Außerdem sollte eine Güterstation in Czenstochau errichtet werden.

Das der Warschau-Wiener Bahn nahestehende Bankenkonsortium übernahm die Anleihe zum Kurse von 96½ pCt. abzüglich 1 % Spesen und ausländische Stempelgebühren und legte sie zum Kurse von 98½ % zur Zeichnung auf. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft berechnete den Prozentsatz des wirklichen Erlöses zum Nominalwerte für die Gesellschaft auf 95,30 % und den Prozentsatz der Verzinsung des Verlustes der Kursdifferenz und Tilgung auf 5,97 %. Der tatsächliche Erlös von 95.30 % muß als ein recht guter angesehen werden, wenn man berücksichtigt, daß es sich um eine nur 4 prozentige Anleihe einer russischen Eisenbahngesell-

schaft handelte, deren Verzinsung keineswegs vom Staate garantiert, sondern lediglich aus den Einnahmen der Bahn zu bestreiten war. In dem Kurse kommt aber zugleich wiederum das Vertrauen des Publikums zum Ausdruck, welches es zu der fortschreitenden Entwicklung des Unternehmens hegte.

XXVIII. Kapitel.

Die Kapitalbeschaffung zum Bau der Kalischer Strecke — neue Aktienausgabe und Emission der XI. Obligationsserie.

Zu der Zeit, als die Aufnahme der X. Obligationsanleihe erfolgte, waren die Verhandlungen betreffs des Baues der Kalischer Strecke bereits in vollem Gange. Wir wissen aus dem Vorangegangenen, daß die am 15./27. Januar 1900 abgehaltene außerordentliche Generalversammlung das Abkommen bezüglich des Baues mit der Regierung genehmigte und zwecks Durchführung der Herstellung der Kalischer Strecke den Beschluß faßte, das Aktienkapital um 12,5 Millionen Rubel zu erhöhen und eine weitere Obligationsserie (XI.) in Höhe von 9,6 Millionen Rubel zu begeben.

In den Zusatzbedingungen zu der ursprünglichen Konzessionsurkunde vom Jahre 1857 vom 31. März 1900, die sich auf den Bau der Kalischer Strecke bezogen, war ausdrücklich vermerkt worden, daß das Baukapital die Summe von 18 Millionen Rubel nominell nicht überschreiten dürfe. Diesem Baukapital durfte indessen hinzugefügt werden:

a) eine zur Zahlung der Zinsen und zur Tilgung des Baukapitals während der Bauzeit nötige Summe und

b) eine Summe zur Bestreitung der Ausgaben für Anfertigung der Aktien und Obligationen, sowie zur Zahlung der Stempelsteuer von den Obligationen.

Wie wir später noch im einzelnen erwähnen werden, sind aus dem Baufonds während der Bauzeit der Kalischer Strecke insgesamt 2 915 821 Rbl. dem von der Bahn erzielten Reingewinn zugeschlagen worden. Addiert man zu dieser Summe noch die übrigen unter b) aufgezählten Unkosten bei der Obligationsausgabe, die 1 175 930 Rbl. erforderten, so erhält man einen Betrag von 4 091 751 Rbl. Diesen Betrag durfte die Gesellschaft dem konzessionsgemäß vorgesehenen Baukapital von 18 Millionen Rubel zuschlagen. Das Baukapital erreichte infolgedessen die Höhe von 22 091 715 Rbl. und wurde wie folgt aufgebracht:

a) durch Emission von 125 000 Aktien à 100 Rbl. = 12 500 000 Rubel,

b) durch Emission von 4proz. Obligationen (11. Serie) von 9 591 715 Rbl.

Was die Aktienemission betrifft, so sollten die jungen Aktien an der halben Dividende pro 1900 teilnehmen. Den Besitzern der alten Aktien wurde ein Bezugsrecht im Verhältnis von 1 : 1 eingeräumt, d. h. sie konnten auf je eine alte Aktie oder Genußschein eine neue beziehen. Der Emissionskurs lautete auf 100 Rbl. Die Bezugsbedingungen waren demnach für die Aktionäre recht günstig. Bei der guten Rentabilität der Bahn war der Kurs der Aktien (s. Tabelle V) an der Berliner Börse Ultimo 1899 auf 440 % gestiegen. Das den Aktionären zustehende Bezugsrecht hatte demnach bei dem damaligen Kursstand der Aktien einen Wert, der sich auf über 100 % berechnete. Die nicht bezogenen neuen Aktien sollten an der Börse freihändig verkauft und der eventuelle Kursgewinn dem Baufonds der erweiterten Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft gutgeschrieben werden. Der Termin, bis zu dem die neuen Aktien getilgt sein mußten, fiel mit dem Ablauf der Konzession zusammen.

Auf 118 358 der neuen 125 000 Stück Aktien wurde das Bezugsrecht ausgeübt. 130 Aktien wurden zu je 100 Rbl. begeben. Den verbliebenen Rest von 6512 Stück übernahm das Bankhaus Lippmann, Rosenthal & Cie. in Amsterdam zu dem seitens des Finanzministeriums festgesetzten Kurse von 150 Rbl. pro Aktie von 100 Rbl. nominell. Die aus dieser Transaktion erzielte Summe betrug 976 000 Rubel.

Im August des Jahres 1900 wurden die 12,5 Millionen Rubel Aktien zum Handel und zur Notiz an der Berliner Börse zugelassen.

Was die XI. Obligationsserie anbetrifft, so war sie ebenfalls wieder mit dem 4proz. Zinsfuß ausgestattet. Ihre Begebung erfolgte unter denselben Bedingungen wie der 10. Serie, d. h. zum Kurse von 96½ % und die Zeichnung zu 98½ %. Nach der Berechnung der Finanzverwaltung der Warschau-Wiener Bahn betrug der wirkliche Erlös 95,30 % und der Prozentsatz der Verzinsung des Verlustes der Kursdifferenz und Tilgung 4,64 %. Den wirklichen Erlös, den die Gesellschaft bei den verschiedenen Obligationsemissionen im Prozentsatz zum Nominalwert erzielte, sowie die Kosten der Zinsen und Tilgung in Prozenten verzeichnet Tabelle VII im Anhang.

Die Tilgungsdauer der XI. Obligationsserie wurde auf 60 Jahre festgesetzt, d. h. über den Konzessionsendtermin, der im Jahre 1932 war, hinaus. Die Verpflichtung zur Zahlung der Zinsen und Tilgungsquoten auf diese Obligationen übernahm nach dem Rückkauf der

Warschau-Wiener Bahn der Staat. Auf diese Weise erhielten diese Obligationen einen gewissen Mehrwert in der Sicherheit gegenüber den früheren Serien — abgesehen von der 7., für die Aktien der Warschau-Bromberger Bahn ausgegebenen, bei welcher der Staat aus dem bekannten Grunde die Garantie wieder übernommen hatte — denn die neue Obligationsserie mußte spätestens in 32 Jahren die Staatsgarantie erhalten.

Die Kapitalsentwicklung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft war mit der Emission der 12.5 Millionen Rubel Aktien und der XI. Obligationsserie beendet. Das gesamte Baukapital hatte damit die Höhe von genau 111 920 616 Rbl. (neue Währung) erreicht, ein gewiß recht ansehnlicher Betrag. Von dieser Gesamtsumme waren 86 920 616 Rbl. durch Ausgabe von Obligationen und 25 Millionen Rubel durch Ausgabe von Aktien aufgebracht worden. Die Entwicklung des Baukapitals seit dem Konvertierungsjahre 1890 illustriert Tabelle Nr. VIII.

Es ist, wie erwähnt, bis zu der im Jahre 1911 erfolgten Verstaatlichung der Bahn zu keiner weiteren Kapitalsvermehrung mehr gekommen, obwohl sich bei der Gesellschaft, namentlich in den Jahren 1906, 1907 und 1908, in denen sie infolge des russisch-japanischen Krieges und der inneren Wirren eine Dividende nicht zur Verteilung bringen konnte, Kapitalsbedarf recht fühlbar gemacht hatte. Die Gesellschaft beschränkte sich in diesem Zeitraum auf die allernotwendigsten Ausgaben und deckte diese aus den laufenden Einnahmen. Ein Appell an den Geldmarkt wäre auch in diesen kritischen Jahren kaum möglich gewesen. Der Aktienkurs war bis unter pari gesunken, so daß eine Neuemission unter den denkbar ungünstigsten Bedingungen hätte vorgenommen werden müssen. Welcher Aktionär hätte außerdem neue Aktien einer Gesellschaft bezogen, die mehrere Jahre hintereinander mit Verlust gearbeitet hatte? Auch die Unterbringung neuer Obligationen wäre unter den obwaltenden Verhältnissen kaum durchführbar gewesen.

Eine neue bedeutende Obligationsausgabe, und zwar in Höhe von 20 Millionen Rubel plante die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft wieder im Jahre 1910, als ihre finanzielle Lage eine entscheidende Wendung zum Besseren genommen und die Kalischer Strecke ihre Kinderkrankheiten überwunden hatte. Von dieser neuen Anleihe sollte auch der Bau der projektierten Erweiterungsstreche Warschau—Radom bestritten werden. Die Begebung der Anleihe ist dann aber nicht mehr erfolgt, da kurz nach Bekanntgabe des Projektes die russische Regierung zur Verstaatlichung der Bahn schritt.

Finanzielle Ergebnisse.

XXIX. Kapitel.

Die Betriebsergebnisse bis zur Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Die ersten Angaben über Betriebsergebnisse der Warschau-Wiener Bahn liegen vom Jahre 1845/46, dem Jahre der Fertigstellung der ersten für den Dampfbetrieb eingerichteten Teilstrecke, vor. Die Einnahmen stellten sich, wie schon in einem früheren Kapitel kurz erwähnt, auf 185 298 Rbl. Es wurden 1 171 095 Pud Güter und 269 346 Personen befördert. Bis zum Jahre 1850 konnten sich die Einnahmen fast verdreifachen. Sie beliefen sich auf 508 424 Rbl., um sich dann weiter bis zum Jahre 1855 auf 715 615 Rbl. und bis zum Jahre 1857 auf 910 157 Rbl. zu erhöhen. Die Güterbeförderung stieg in derselben Zeit um etwa das 6 fache des ersten Jahres, und zwar bis auf 6 772 225 Pud, während sich die Personenbeförderung etwa verdoppeln konnte. Daß der Personenverkehr sich nicht in demselben Maße wie der Güterverkehr entwickelte, wird nicht weiter überraschen, wenn man bedenkt, daß das Land dünn bevölkert war, und man für die Bedeutung einer schnellen Verbindungsgelegenheit zwischen zwei Orten noch längst nicht das richtige Verständnis besaß.

Nachdem im Jahre 1857 die Warschau-Wiener Bahn an die Privatgesellschaft übergangen war, begann sie einen ganz ungewöhnlichen Aufschwung zu nehmen. Die Güterbeförderung steigerte sich innerhalb von 4 Jahren, vom Jahre 1858 bis 1862, von 8,5 auf 23,9 Millionen Pud. Namentlich spielte dabei die Beförderung der Steinkohlen eine Rolle, die sich innerhalb desselben Zeitraumes mehr als versechsfacht hatte; sie wuchs von 0,9 auf 5,7 Millionen Pud an. Diese Erscheinung hängt damit zusammen, daß sich der Kohlenverbrauch infolge der unerschwinglich gewordenen Holzpreise von Jahr zu Jahr mehr steigerte, und durch die Warschau-Wiener Bahn gerade eine Verbindung mit den Kohlenrevieren Polens geschaffen worden war.

Auch Preußen, insbesondere die Bromberger Fabriken, traten als bedeutende Kohlenkonsumenten auf.

Für die Jahre 1862 bis 1864 ist in den finanziellen Ergebnissen der Bahn infolge des polnischen Aufstandes ein Rückschlag zu verzeichnen.

Vom Jahre 1865 ab setzte aber ein neuer Aufstieg des Verkehrs ein, der bis zum Jahre 1874 anhielt. In dieser Epoche nahm insbesondere die Steinkohlenbeförderung immer größere Dimensionen

an. Der Grund dieses Aufschwunges ist darin zu erblicken, daß sich in Polen nach Beendigung des Aufstandes Handel und Industrie sichtlich hoben, wozu naturgemäß das moderne Verkehrsmittel, in diesem Falle die Warschau-Wiener Eisenbahn, nicht unwesentlich beigetragen hat. Auch die Regierung war auf diese Tatsache aufmerksam geworden und faßte, wie schon erwähnt, den Plan, den Aufschwung des Landes durch den Bau weiterer Eisenbahnen tunlichst zu fördern. Infolge der guten Erträgnisse war es der Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn auch möglich, in sozialer Hinsicht Einrichtungen für das Personal zu schaffen. Im Jahre 1872 wurde eine Pensionsunterstützungskasse für Arbeiter und Handwerker der mechanischen Werkstätten ins Leben gerufen ,der sich im nächsten Jahr die Schaffung einer Versorgungskasse für sämtliche Arbeiter und Handwerker anschloß.

Im Jahre 1874 wurde ein Rückgang des Erträgnisses dadurch verursacht, daß der Gesellschaft infolge der Emission der 4. Obligationsserie 90 000 Rbl. Mehrausgaben erwuchsen. Außerdem hatte die Gesellschaft nicht unbedeutende Bauausgaben zu tragen: die bereits im Vorjahr begonnene Legung des zweiten Gleises zwischen Skierniewice und Koluszki mußte zur vollständigen Ausführung gelangen und schließlich an die Anlage des Güterbahnhofs in Warschau, die über 1 Million Rubel erforderte, gedacht werden. Gerade letztere war durch die beispiellose Steigerung des Verkehrs dringend geboten. Die Mindereinnahme entstand hauptsächlich durch eine ungünstige Getreidekonjunktur und verminderten Holzexport. Das nächste Jahr brachte eine weitere Verminderung des Verkehrs. Der Bruttoertrag war um 5,7 % geringer als im Vorjahre. Der Grund hierfür lag in dem erneuten Rückgang der Güterbeförderung, der 4 172 000 Pud ausmachte und wiederum hauptsächlich beim Getreide- und Holztransport zu verzeichnen war, während der Kohlentransport erneut eine Steigerung aufwies. Die Ausgaben vermehrten sich durch die Erhöhung der Beamtengehälter, die man der allgemeinen Verteuerung der Lebensmittel wegen hatte bewilligen müssen. Der Kursfall, den die Aktien an den Börsen in diesem Jahr erlitten, hatte seine Hauptursache darin, daß in der ordentlichen Generalversammlung dieses Jahres die Mitteilung gemacht werden mußte, die bisher seitens der Verwaltung unternommenen Schritte, von der Staatsregierung die Konzession für den Bau der früher erwähnten Konkurrenzstrecken zu erlangen, seien ohne Erfolg geblieben. Das Betriebsresultat des Jahres 1876 war wieder günstiger: trotzdem verringerte sich die Dividende abermals, da die Gesellschaft infolge der drohenden Kriegsgefahr unter dem Sinken der russischen Valuta im Auslande sehr zu leiden hatte, ein Umstand, auf den wir bereits in einem früheren Kapitel bei der Schilderung des Entwicklungsganges der Bahn näher eingegangen waren.

Das Jahr 1877 stand völlig unter dem Einfluß des russisch-türkischen Krieges, der aber infolge der Schließung der Häfen des Schwarzen und des Asowschen Meeres eine veränderte Transportrichtung der Güter herbeiführte und auf diese Weise die Einnahmen der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft sehr wesentlich begünstigte. Die Valutaverluste waren aber für die Gesellschaft noch bedeutender als im Jahre 1876 und erreichten eine Höhe von 450 000 Rubel. Ein erneuter Rückgang der Dividende war infolgedessen trotz der höheren Bruttoeinnahmen nicht zu vermeiden. Bei diesen ist auch zu berücksichtigen, daß von der Steigerung 553 862 Rbl. auf Entschädigungen entfallen, die seitens der Regierung für den zu Kriegszwecken nach Rumänien entnommenen Wagen- und Lokomotivpark gezahlt worden waren. In diesem Jahre mußte auch die Hälfte des für die Aktionäre verbleibenden Reingewinns dem Erneuerungsfonds überwiesen werden zum Zwecke der Bereithaltung von flüssigen Mitteln für die weitere Auswechslung der Eisen- durch Stahlschienen. Für das Jahr 1877 hat die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft mit 5 % den von ihr bis dahin jemals gezahlten niedrigsten Dividendensatz zur Ausschüttung gebracht, was sich natürlich auch im Aktienkurse wiederspiegelte. In diesem Jahre nahm die Verwaltung, wie schon in einem früheren Kapital erwähnt, eine Erhöhung der Personentarife um 25 % vor.

Der Ausfall im Getreidetransport, den der neue deutsche Zolltarif im Jahre 1878 für die Warschau-Wiener Bahn zur Folge hatte, fand durch die starke Steigerung des Kohlentransportes einen Ausgleich. Die Bruttoeinnahmen wiesen eine recht beträchtliche Erhöhung gegenüber dem Vorjahr auf. Da aber der Gesellschaft durch den hohen Kursstand der ausländischen Valuta wieder bedeutende Nachteile erwuchsen und auch wiederum eine erhebliche Überweisung an den Erneuerungsfonds (751 275 Rbl.) wegen der Legung zweiter Gleise notwendig war, so konnten die Aktionäre keinen vollen Genuß aus den günstigen Betriebsergebnissen ziehen. Die Kohlentransporte hatten in diesem Jahr um über 11 000 000 Pud zugenommen und erfuhren im nächsten Jahre eine weitere Steigerung um nicht weniger als 13 000 000 Pud. Damit erreichten sie im Jahre 1879 eine Höhe von 59,3 Millionen Pud. Im Personenverkehr war aber in diesem Betriebsjahr zum ersten Male seit vielen Jahren ein Rückgang zu verzeichnen. Dies war darauf zurückzuführen, daß vom Fiskus von diesem Jahr ab Abgaben für Personenbillets und Eilgut erhoben wurden. Auch der Getreide- und Bauholzverkehr nahm aus den bereits früher angegebenen Gründen weiter ab. Trotzdem vermochte die Verwaltung eine weitere Erhöhung der Dividende vorzunehmen, weil die Dotierung des Erneuerungsfonds infolge der großen vorjährigen Zuwendungen wesentlich geringer bemessen werden konnte.

In den nächsten Jahren unterlagen die Erträgnisse starken Schwankungen. Das Jahr 1880 brachte eine Steigerung des Personen- und Güterverkehrs, namentlich aber wieder des Kohlentransports. Gleichzeitig wies auch die Beförderung von Bauholz infolge der vermehrten Bautätigkeit in den Nachbarländern Polens eine Erhöhung auf. Die Transporte anderer Gegenstände, insbesondere die von Getreide, hatten infolge der Mißernte eine Verminderung aufzuweisen. Die Betriebsausgaben waren infolge der Vermehrung des Personals und infolge höherer Lohnzahlungen gewachsen.

Im Jahre 1881 finden wir einen weiteren starken Rückgang des Reinerträgnisses. Den Anlaß gab die Abnahme der hauptsächlichsten Verkehrsartikel: Steinkohlen, Getreide, Kalk, Ziegel, namentlich aber die Stockung der industriellen Konjunktur des Landes. Die besonders im Jahre 1880 lebhaft gewesene Bautätigkeit in Warschau wurde stark eingeschränkt, und der milde, fast frostlose Winter wirkte auf die Kohlentransporte sehr ungünstig ein. Andererseits konnten zwar auch die Betriebsausgaben vermindert werden, aber die Dividende mußte dennoch einen scharfen Rückgang (auf 5 %) erfahren. 150 000 Rubel wurden dem Erneuerungsfonds überwiesen. Das nächste Jahr brachte wieder bessere Resultate, hauptsächlich dadurch, daß eine weitere Reduzierung der Ausgaben und eine Vermehrung des Personenverkehrs erzielt wurde. Von den Gütertransporten hatten insbesondere die Kohlenverfrachtungen weiter abgenommen, während der Getreideverkehr sich etwas belebt hatte. Außerdem fand in demselben Jahre eine starke Verwendung der Betriebsmittel der Warschau-Wiener Eisenbahn auf fremden Bahnen statt, wodurch der Gesellschaft „außerordentliche" Einnahmen zuflossen. Die erwähnte Reduktion der Ausgaben konnte dadurch erfolgen, daß die nicht unbedingt notwendigen Arbeiten (Auswechslung der Eisen- in Stahlschienen) zurückgestellt wurden. Auf diese Weise wurde erreicht, daß sich der Reingewinn gegenüber dem Vorjahre um ca. 1,5 Millionen Rubel erhöhte. Aus diesem Mehrüberschuß konnte nicht nur eine kleine Erhöhung der Dividende erfolgen, sondern es konnten auch die Ausgaben für verschiedene sehr notwendige Arbeiten, wie Instandsetzung von Brücken und Gebäuden, die früher zurückgestellt waren, den Anforderungen des Ministeriums entsprechend bestritten werden.

Das Jahr 1883 war für die Bahn sehr günstig, sowohl hinsichtlich des Personen-, als auch des Güterverkehrs. Letzterer brachte allein 73,74 % der gesamten Bruttoeinnahme. Die Mehreinnahme des Jahres war hauptsächlich den gesteigerten Kohlentransporten zuzuschreiben. Trotz des milden Winters wurden 8 Millionen Pud mehr verladen als im Vorjahre. Die in diesem Jahr entstandenen Mehrausgaben waren durch den neuen Vertrag mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn bedingt.

Von diesem Jahre (1883) an läßt sich bis zum Jahre 1899, ab-

gesehen von wenigen Unterbrechungen, ein stetiger Aufschwung der Erträgnisse der Warschau-Wiener Eisenbahn feststellen. Eine weitere spezielle Behandlung der einzelnen Jahre erübrigt sich deshalb, und wir können uns von nun an darauf beschränken, einzelne Vorkommnisse, die auf die finanziellen Ergebnisse von Einfluß waren, hervorzuheben. So ist zu erwähnen, daß im Jahre 1886 der Gesellschaft durch die Talonstempelsteuer von 60 Kopeken pro Kupon eine neue Ausgabe erwuchs. Ein der Regierung unterbreiteter Hinweis der Verwaltung auf die Konzessionsurkunde, die eine Befreiung von Stempelgebühren zusage, wurde von dem Ministerium dahin beantwortet, daß sich diese Befreiung nur auf die ursprüngliche Emission von Aktien und Obligationen bezöge. Die Verwaltung mußte infolgedessen in dem erwähnten Jahre 61 294 Rbl. für die Talonsteuer für einen Zeitraum von zehn Jahren an die Gouvernementskasse überweisen.

Im Jahre 1888 überschritt der Steinkohlentransport zum ersten Male die Höhe von 100 Millionen Pud. Auch im übrigen brachte dieses Jahr der Gesellschaft einen guten Erfolg, so daß die Verwaltung die Dividende weiter zu erhöhen beabsichtigte. Der von ihr gemachte Dividendenvorschlag begegnete aber in der Generalversammlung lebhafter Opposition. In Aktionärkreisen befürchtete man, daß die Reserve- und Renovationsfonds auf Kosten der Dividendenzahlung eine nicht genügende Zuweisung erhalten würden. Die ordentliche Generalversammlung dieses Jahres, die unter normalen Verhältnissen den Abschluß zu genehmigen hatte, mußte infolge dieser Opposition vertagt und eine neue Generalversammlung anberaumt werden, in der über die Höhe der Dividende abgestimmt werden sollte. Seitens der Aktionäre wurde dann in der zweiten Generalversammlung der Antrag gestellt, von dem Reinertrage des Jahres 1888 außer dem von der Verwaltung projektierten Betrage von 453 000 Rbl. noch für Schienenrenovationen 240 000 Rbl. und für den Ankauf von Waggons 280 000 Rbl. zu verwenden und nur wieder dieselbe Dividende wie im Jahre 1887 (15 %) zu verteilen. In dieser Versammlung wurde auch darauf verwiesen, daß in den Aktien der Bahn infolge hoher Dividendenschätzungen starke Kurstreibereien vorgekommen seien. Nach scharfer Debatte in der Versammlung wurde dann schließlich die Dividende, entsprechend den Wünschen der opponierenden Aktionäre, auf 15 % festgesetzt.

Die Verminderung der Bruttoeinnahmen, die die Tabelle Nr. II für das Betriebsjahr 1889 gegenüber dem Vorjahre verzeichnet, ist nur eine scheinbare, da in Übereinstimmung mit einem neuen Etatschema die Einnahmen aus der Vermietung des Wagenparkes an fremde Bahnen sowie aus den Finanzoperationen in dem erzielten Überschusse der Einnahmen über den Ausgaben nachgewiesen ist. Nach dem alten Etat aufgestellt, würden die Einnahmen die vorjährigen um 187 745 Rbl. überschritten haben.

XXX. Kapitel.

Die Betriebsergebnisse nach der Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Das erste Jahr nach der Vereinigung mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn brachte eine bedeutende Vermehrung der Bruttoeinnahmen. Diese entstand namentlich durch eine seitens der Regierung der Gesellschaft zugebilligte Erhöhung des Gütertarifs. Der Personentarif war, wie bereits erwähnt, im Jahre 1877 um 25 % erhöht worden. Zu berücksichtigen ist, daß von diesem Jahr (1890) ab der neue Vertrag über die Verteilung des Reingewinns in Kraft getreten ist, wodurch der Anteil der Regierung an den Reinerträgnissen der Warschau-Wiener Bahn eine wesentliche Erhöhung erfahren hatte.

Zu den Jahren, in denen die aufsteigende Entwicklung der Einnahmen der Bahn unterbrochen wurde, gehörte das Jahr 1892. In diesem hatte der Rückgang der Einnahmen seinen Grund in der in Polen ausgebrochenen Choleraepidemie, welche eine Verringerung der Passagiertransporte und eine Vermehrung der Ausgaben verursachte. Die Dividende mußte von 17⅓ auf 11⅓ % ermäßigt werden. Der Ausfall konnte aber bereits im nächsten Jahre wieder gutgemacht werden. Einen größeren Rückschlag gegenüber den Vorjahren brachte dann wieder das Jahr 1896, obwohl sich der Verkehr weiter gehoben hatte. In diesem erlitt die Gesellschaft einen bedeutenden Einnahmeausfall bei den sogenannten „diversen" und den Nebeneinnahmen, insbesondere bei denen, die bei dem Verkauf von Altmaterialien erzielt wurden. Auch im Personenverkehr entstand infolge einer von der Regierung verfügten Wiederherabsetzung der 1877 erhöhten Personentarife, besonders derjenigen für den vorstädtischen Verkehr, ein Ausfall. Aber auch dieses Minderergebnis konnte bereits im nächsten Jahre mehr als ausgeglichen werden, und im Jahre 1899 konnte die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft die höchste Dividende, die sie jemals verteilt hat, nämlich 26¼ %, zur Ausschüttung bringen. Der Kohlenverkehr nahm in diesem Jahre so große Dimensionen an, daß zeitweise über 1000 Waggons täglich gestellt werden mußten. Wenn man dabei einen Vergleich zieht zu den Anforderungen, die heute an die preußischen Staatsbahnen gestellt werden und die bis zu 50 000 Waggons täglich im Jahre 1912 gegangen sind, erscheint diese Ziffer allerdings äußerst gering; man muß aber bedenken, daß es sich bei der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft nur um ein relativ kleines russisches Privatbahnunternehmen handelt.

Die mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts einsetzende wirtschaftliche Krisis machte sich auch bei der Warschau-Wiener Eisen-

bahngesellschaft fühlbar; und zwar um so mehr, als ihr durch den Bau der Kalischer Strecke auch bedeutende neue finanzielle Lasten erwachsen waren und jetzt ein stark erhöhtes Kapital verzinst werden mußte. Die Entwicklung der Bahn in ihrer letzten Periode als Privatunternehmen bis zu ihrer Anfang 1912 erfolgten Verstaatlichung ist eine derartig interessante, daß wir von nun an wieder die Ergebnisse der einzelnen Jahre einer genauen Betrachtung unterziehen.

Der Beginn der wirtschaftlichen Krisis im Jahre 1900 äußerte sich bei der Bahn in einem Rückgang der Güterverfrachtungen um ca. 1 Million Pud. Die Dividende, an der die jungen 12,5 Millionen Rubel Aktien zur Hälfte teilnahmen, mußte von 26¼ auf 16⅛ % ermäßigt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß aus dem Baufonds der Kalischer Strecke zur Verstärkung des Reingewinns, entsprechend dem früher zitierten § 12 des Zusatzes zur Konzessionsurkunde, 488 100 Rbl. entnommen wurden. Das nächste Jahr hatte weiter unter den Wirkungen der Krisis zu leiden, die sich jetzt namentlich in einer Verringerung der Massentransporte auf kurzen Lokalstrecken äußerte. Diesmal nahm auch zum ersten Male das gesamte Aktienkapital an der Dividende teil, so daß diese weiter auf 6.85 % sank. Aus dem Baufonds waren in diesem Jahre 927 511 Rbl. entnommen worden. Das Jahr 1902 ließ sich bezüglich der Einnahmen wieder besser an. Aus dem Baufonds flossen dem Reingewinn 1 177 351 Rbl. zu.

XXXI. Kapitel.

Die Betriebsergebnisse nach Fertigstellung der Kalischer Strecke.

Nach Fertigstellung der Kalischer Strecke im Jahre 1903 hörten naturgemäß die Zuschüsse aus dem Baufonds auf. Da der Betrieb aber erst im April des Jahres 1903 regulär aufgenommen wurde, so erhielt der Reingewinn dieses Jahres noch einen Zuschuß aus dem Baufonds, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März, und zwar in Höhe von 322 859 Rbl. Die Betriebsresultate des Jahres waren unter dem Einflusse des neuen Aufschwunges, den das Wirtschaftsleben nahm, sehr günstig. Von der Mehreinnahme, die namentlich aus den stark erhöhten Gütertransporten resultierte, entfielen 1 092 205 Rbl. auf die ursprüngliche Warschau-Wiener Bahn und 886 481 Rbl. auf die neue Kalischer Strecke. Die Betriebsresultate der Kalischer Strecke stellten sich pro 1903 inkl. 322 860 Rbl. Zuschuß aus dem Baufonds wie folgt:

Betriebseinnahmen	1 209 341 Rbl.
Betriebsausgaben	787 787 Rbl.
Zinsen und Amortisation der 10. Obligationsserie	423 924 „
Verlust	2 370 Rbl.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß mangels eines Anschlusses an das ausländische Eisenbahnnetz der Transitverkehr auf der Kalischer Strecke entfiel, was aber, wie wir schon betonten, für das Gesamtunternehmen keine Rolle spielte, weil der Transitverkehr auf der Kalischer Strecke eine Verminderung der Einnahmen auf der Stammbahn zur Folge gehabt hätte.

Für die Kalischer Strecke wurden von der Gesellschaft keine besonderen Rechnungen geführt; sie ermittelte die soeben angegebenen Zahlen nur theoretisch durch einen Vergleich der Einnahmen und der Ausgaben mit denen des Vorjahres.

Das Jahr 1904 bedeutete für die Warschau-Wiener Eisenbahn den Beginn einer für sie recht unangenehmen Geschäftsepoche; es ist das Jahr, das dem ganzen russischen Reich sowohl in seiner inneren, als auch in seiner auswärtigen Politik schwere Erschütterungen brachte. Im Innern: den Beginn der Revolution; im Äußern: den Krieg mit Japan. Die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft wurde von diesen Zuständen um so mehr in Mitleidenschaft gezogen, als in Polen speziell eine wirtschaftliche Krisis ausbrach, und ihr außerdem durch ein Naturereignis, durch Überschwemmung des Bahnkörpers, außergewöhnliche Ausgaben in Höhe von 233 435 Rbl. erwuchsen, die aus dem Reservefonds gedeckt werden mußten. Im Personen- und Güterverkehr entstand ein bedeutender Einnahmeausfall. Die Kalischer Strecke zeitigte für das Jahr 1904 folgende Ergebnisse:

Einnahmen	1 592 028	
Ausgaben	1 374 765	Überschuß 154 263 Rbl.
Staatsrente	275 000	
2½ % zum Renovationsfonds	38 225	
Zinsen und Tilgung der Obligationen . . .	423 952	i. Sa. 737 177 „
		Defizit 582 914 Rbl.

Die Verwaltung bemerkte zu dem ungünstigen Resultate des Jahres 1904 in ihrem Jahresbericht, daß die wirtschaftliche Krisis eine Verminderung der Ausfuhr der wertvollen Manufakturwaren zur Folge gehabt hätte, auch seien die niedrigeren Wagenklassen seitens der Passagiere besserer Stände mehr als in anderen, normalen Zeiten benutzt worden. An Stelle des verminderten Exports hätte sich ein reger Verkehr in den vorhandenen Vorräten, hauptsächlich minderwertiger Waren, auf beschränkten Territorien bemerkbar gemacht, wodurch sich zwar eine Vergrößerung des Gewichtes der verfrachteten Güter ergeben habe, andererseits aber dadurch eine Verminderung der Anzahl der gefahrenen Nutz-Achswersten entstanden sei. Gleich-

zeitig wäre infolge der Mobilisation eine Vermehrung der verbilligten Militärtransporte zu verzeichnen gewesen.

Die Betriebsausgaben entwickelten sich zu den Bruttoeinnahmen im Verhältnis der gefahrenen Achswerst in den letzten zehn Jahren folgendermaßen:

	Betriebsausgaben pro 100 000 Achswerst in Rubeln:	Bruttoeinnahmen
1895:	263 834	427 331
1896:	265 858	401 406
1897:	265 682	419 341
1898:	265 118	424 315
1899:	269 183	427 835
1900:	288 000	420 385
1901:	290 370	422 900
1902:	288 130	436 348
1903:	291 037	447 841
1904:	305 745	428 911

Das Steigen der Betriebsausgaben ist auf die Preissteigerung der Betriebsmaterialien zurückzuführen. Außerdem ist diese Erscheinung in den letzten zwei Jahren eine Folge der Erweiterung des Unternehmens. Die eigentlichen Betriebsausgaben sind auf einer neuen Strecke zwar absolut geringer, auf 100 000 Achswerst berechnet, aber immer höher als bei den länger im Betriebe sich befindenden Bahnen. Diese Tatsache erklärt sich vollständig durch die Natur des Eisenbahnunternehmens selbst; nur bei einer gewissen Intensität des Verkehrs fängt im allgemeinen eine gewisse Ermäßigung und Schwankung in den Ausgaben an, die von der Stärke des Betriebes abhängt.

XXXII. Kapitel.

Die Krisenjahre 1905—1908.

Trotz der im Laufe des Jahres 1904 sich bemerkbar machenden Abnahme der Einnahmen wurden in diesem Jahre alle in Aussicht genommenen Renovationsarbeiten ausgeführt. Erst für das nächste Jahr wurden mit Rücksicht auf die sich weiter recht fühlbar machende wirtschaftliche Krisis des Landes die Arbeiten auf das Notwendigste beschränkt. In diesem für die Bahn so ungünstigen Jahre mußte sich die Verwaltung auch noch zu einer Lohnerhöhung für ihre Angestellten entschließen, die etwa 1 Million Rubel ausmachte. Den Anlaß zu dieser Lohnerhöhung gab folgender Vorfall: Im August des Jahres 1904 stellten die Handwerker und

Arbeiter in den Pruschkower Werkstätten die Arbeit ein und forderten gleichzeitig die Abänderung der Statuten der Versorgungskasse in dem Sinne, daß ihnen auf Grund derselben die Berechtigung gegeben werde, vor dem Dienstaustritte ihre auf persönlichen Konten eingetragenen Beiträge zu dieser Kasse in Empfang zu nehmen. Als Motiv zu dieser Forderung wurde einerseits die Befürchtung angegeben, daß die bestehende Versorgungskasse in eine andere Kassenart umgewandelt, sowie daß die Fonds derselben zu allgemeinen Staatszwecken verwendet werden könnten, und andererseits die damaligen, infolge der allgemeinen Teuerung erschwerten Existenzbedingungen. Als darauf eine beruhigende Erklärung des Werkstättenvorstehers abgegeben wurde, daß keine Umwandlung der Kasse in eine Pensionskasse geplant sei, wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Mitte Dezember ereignete sich aber derselbe Vorfall, und die Arbeiter der Warschauer Werkstätten schlossen sich ihren Kollegen an, indem sie verlangten, daß ihre Forderungen dem Verkehrsministerium unterbreitet würden. Diesmal handelte es sich namentlich darum, daß den Arbeitern gestattet werden sollte, alle zehn Jahre vom Jahre 1905 an bestimmte Beträge ihrer Einzahlung abzuheben, was ihnen bisher nur beim Dienstaustritt ermöglicht war. Diese Abänderung der Statuten wurde dann vom Ministerium auch zugebilligt. Gleichzeitig traten aber die Arbeiter und die etatmäßigen Angestellten der Bahn mit erhöhten Lohnforderungen an die Verwaltung heran, die sich nach einem dreiwöchigen Streik, während dessen Dauer der gesamte Personen- und Güterverkehr eingestellt werden mußte, dann auch genötigt sah, diese Forderungen teilweise zu genehmigen. Die Mehrausgaben beanspruchten, wie schon erwähnt, etwa 1 Million Rubel, und zwar entfielen davon:

1.	Auf die Erhöhung des Personaletats der Angestellten	745 000 Rbl.
2.	Auf die Löhne der Handwerker und Arbeiter in den Werkstätten	230 000 „
3.	Auf die Löhne anderer Arbeiter	90 000 „
	Zusammen	1 065 000 Rbl.

In diesem Jahre konnte nur eine minimale Dividende von 1¼ % auf die Aktien gezahlt werden, während die Genußscheine leer ausgingen.

Das Jahr 1905 gestaltete sich für die Bahn noch ungünstiger. Im ganzen Reiche und in den von der Warschau-Wiener Bahn bedienten Provinzen herrschte weiter eine tiefe Depression. Wie sehr die wirtschaftliche Tätigkeit in Polen gelähmt war, erhellt am deutlichsten daraus, daß der Güterverkehr, der im Jahre 1904 noch einen Umfang von 388,9 Millionen Pud erreicht hatte, um über 51 Millionen, nämlich auf 331,2 Millionen Pud, zurückging. Die Brutto-

einnahmen ermäßigten sich um etwa 2,2 Millionen Rubel. Die Güterbeförderung hatte im Laufe des Jahres 1905 durch die sich wiederholenden Ausstände in den Bergwerken und Fabriken zu leiden, da dadurch der regelmäßige Zufluß von Transporten auf der Bahn gestört war. Die neu bewilligten Gehalts- und Lohnaufbesserungen verursachten pro 1905 eine Mehrausgabe von 1 104 327 Rbl., andererseits konnte aber dadurch, daß die Renovationsarbeiten, soweit es die Sicherheit des Betriebes gestattete, eingestellt wurden, eine Ersparnis von 1 689 824 Rbl. erzielt werden. Trotz dieser Ersparnis und trotz äußerster Einschränkung in den Ausgaben war an eine Dividendenzahlung nicht zu denken; der erzielte Überschuß reichte nicht einmal dazu aus, um die statutenmäßigen Verpflichtungen der Gesellschaft zu decken. Die Verwaltung mußte vielmehr behufs Beschaffung von Geldmitteln zur Bezahlung der ursprünglichen Staatsrente sowie zur Einlösung der Kupons und Amortisation der Obligationen die gesetzlich angeordnete Zuweisung von 2½ % für den Renovationsfonds diesmal ausfallen lassen und zur Deckung der ausgelosten Aktien in Höhe von 437 200 Rbl. den außerordentlichen Reservefonds in Anspruch nehmen, der am 31. Dezember 1905 664 797 Rbl. enthalten hatte. Dieser Fonds war aus freiwilligen, bis zum Jahre 1890 vorgenommenen Abzügen aus dem Reingewinn gebildet worden. Aus ihm sollten ursprünglich, laut Beschluß der Generalversammlung vom 30. Mai/12. Juni 1891, die Mittel zum Bau des neuen Personenbahnhofs und des Ankaufs von Grundstücken auf Station Warschau bestritten werden. Da aber die ganze Bahnhofsangelegenheit insofern an Bedeutung verloren hatte, als jetzt Projekte des Baues einer Zentralstation für den Warschauer Eisenbahnknotenpunkt schwebten, so trug die Verwaltung keine Bedenken, den Fonds aufzulösen. Über die Kalischer Strecke wird in dem Geschäftsbericht pro 1905 nur kurz mitgeteilt, daß die Bruttoeinnahmen um 240 000 Rbl. größer waren als pro 1904.

Die allgemeine wirtschaftliche Depression hielt auch im Jahre 1906 an und beeinflußte die Betriebsergebnisse. Es ergab sich zwar eine starke Vermehrung der Einnahmen, dafür wuchsen aber auch die Ausgaben sehr erheblich. Insbesondere mußten für Arbeitslöhne weitere Erhöhungen bewilligt werden. Ein Reingewinn verblieb auch für dieses Jahr nicht. Auch der Renovationsfonds konnte nicht in voller Höhe (2½ % des Reingewinnes) dotiert werden; er erhielt nur 241 848 Rbl. Der zur Tilgung der Aktien notwendige Betrag von 450 300 Rbl. wurde dem Reservefonds entnommen. Außerdem mußten noch einige durch Veruntreuungen entstandene Fehlbeträge und Entschädigungszahlungen, insgesamt in Höhe von 21 437 Rbl., aus dem Reservefonds gedeckt werden.

Die Kalischer Strecke hatte ein weiteres Steigen der Einnahmen zu verzeichnen. Ende 1906 war, wie schon berichtet, die Anschluß-

strecke an das preußische Eisenbahnnetz dem Verkehr übergeben worden.

Die starke Erhöhung der Löhne hatte den Verwaltungsrat veranlaßt, sich nach einem Mittel umzusehen, wodurch er für die Mehrausgaben einen gewissen Ausgleich herbeizuführen vermochte. Das naheliegendste war, die Genehmigung zu einer Erhöhung der Tarife bei der Regierung zu erreichen, und zwar strebte die Verwaltung namentlich eine Erhöhung der für die Bahn besonders ins Gewicht fallenden Steinkohlenfrachten an. Dieser Plan stieß aber auf einen lebhaften Widerspruch seitens der polnischen Industriellen, die davon eine weitere Schädigung der polnischen Eisen- und Kohlenindustrie, die damals ebenfalls sehr mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, befürchteten. Die Bahn andererseits wollte mit der Tariferhöhung auch einen Ausgleich für die erfolgte Erhöhung der Preise für Lokomotivkohlen schaffen, eine Erhöhung, unter der übrigens auch die im Staatsbesitz oder in Staatsverwaltung befindlichen Bahnen zu leiden hatten, so daß das russische Verkehrsministerium, das sich vom Juli 1907 an mit der Angelegenheit befaßte, diesem Tariferhöhungsplane keineswegs ablehnend gegenüberstand.

Im Jahre 1907 trat eine neue Verschlechterung ein. Die Einnahmen hoben sich zwar nicht unwesentlich, aber die Ausgaben stiegen dafür um so mehr und erreichten eine noch nicht dagewesene Höhe. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß diese Ausgabensteigerung eine Folge der allgemeinen wirtschaftlichen Umwälzung im ganzen Lande bildete. Der bei der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft eingeführte neunstündige Arbeitstag anstatt des früheren zehnstündigen und die abgeänderten Arbeitsbedingungen hatten eine wesentliche Verminderung der Arbeitsleistung hervorgerufen. Die analogen Erscheinungen traten in allen Zweigen des wirtschaftlichen Lebens im Lande hervor, so daß als ihr endgültiges Resultat die Verteuerung der notwendigsten Lebensmittel, der Industrieprodukte sowie auch sämtlicher Löhne zu verzeichnen war. Alle diese Umstände übten einen die Gewinnresultate belastenden Einfluß auf die Betriebsausgaben der Bahn aus.

Infolge der mißlichen wirtschaftlichen Lage und der wenig günstigen Resultate standen der Bahn keine Mittel zur Verfügung, um die notwendige Vermehrung des Wagenparks vorzunehmen. Allmählich mußten aber doch die bisher aus Sparsamkeitsrücksichten sistierten Arbeiten aufgenommen und neue Wagen angeschafft werden. Um sich zu helfen, hatte die Verwaltung nach erhaltener ministerieller Genehmigung durch Vermittlung der Wiener Leihwagengesellschaft 300 Stück Kohlen- und 100 Stück gedeckte Güterwagen gegen auf 5 Jahre verteilte, aus den Betriebseinnahmen zu bestreitende Ratenzahlungen angekauft.

Bei der Bahn hatten sich in der letzten Zeit die Unregelmäßig-

keiten (Diebstähle und Unterschlagungen) gehäuft. In der am 11./24. Juli 1908 abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung, der der Abschluß pro 1907 zur Genehmigung vorgelegt wurde, wurden denn auch aus diesem Grunde gegen die Verwaltung schwere Vorwürfe erhoben. Seitens der Aktionäre wurde die ungenügende Fahrkartenkontrolle, die beständigen Warenentwendungen, die Mißbräuche in den Magazinen scharf gerügt. „Es sei sogar so weit gekommen, daß Angestellte eigene Kohlenlager, die sie aus Diebstählen bei den Kohlentransporten zusammenbrächten, zu Handelszwecken führten." Die Verwaltung versprach daraufhin, eine Reorganisation der Dienstordnung vorzunehmen. Im Jahre 1907 war der Verwaltungsrat in Anbetracht der schlechten Resultate beim Finanzministerium dahin vorstellig geworden, den Artikel 15 der Zusatzurkunde vom 31. März 1900 in betreff der Beteiligung des Fiskus am Reinertrage der Gesellschaft so umzuändern, daß die Zusatzrente von 275 000 Rbl. nur proportional der Dividende der Aktionäre in Höhe von 6 Rbl. für jede ungetilgte und von 3 Rbl. für jeden Genußschein dem Fiskus zukommen und diesem kein Vorrecht der Dividende den Aktionären gegenüber zustehen solle. Dieser Antrag wurde jedoch seitens des Finanzministeriums abgelehnt.

Nach Sicherstellung des Obligationsdienstes blieb pro 1907 ein Überschuß von nur 4096 Rbl., welcher dem Renovationsfonds überwiesen wurde anstatt der vorgesehenen 2½ % vom Reinertrage. Der zur Tilgung der Aktien erforderliche Betrag von 463 700 Rbl. mußte wieder aus dem Reservefonds gedeckt werden.

Auf der Rangierstation Lazy, die im Jahre 1906 eröffnet worden war, hatte Ende 1907 der Betrieb richtig zu funktionieren begonnen. Dadurch erhielt die Bahn einen wichtigen, nutzbringenden Faktor bezüglich des ungehinderten Durchgangsverkehrs der Züge. Die genannte Station verteilte die Wagen in der Richtung nach Warschau in der Anzahl von 1700 Stück täglich, wodurch die beladenen Züge ohne Aufenthalt verkehren, die Verspätungen auf weiteren Stationen beseitigt und der Wagenumlauf bedeutend beschleunigt werden konnten.

Die früher erwähnten Bemühungen der Verwaltung, eine Tariferhöhung herbeizuführen, hatten insofern Erfolg, als das Verkehrsministerium der Bahn eine Erhöhung der Personentarife ab 1./14. Juli 1908 zubilligte. Betreffs der Gütertarife war bis zum 11./24. Juni 1908, dem Tage der erwähnten Generalversammlung, noch keine Entscheidung getroffen.

Das Jahr 1908 erbrachte an Bruttoeinnahmen ein Mehr von 1 347 455 Rbl., während die Ausgaben nur um 247 206 Rbl. wuchsen. An Schadensersatz für Manko waren an die Eigentümer der Steinkohlentransporte sowie für Fehlen, Verderben der Frachtgüter allein ca. 500 000 Rbl. und an Entschädigungen für Körperverletzungen der

Angestellten und fremder Personen im Betriebe 142 871 Rbl. zu bezahlen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Ansprüche meist schon mehrere Jahre (bis 1905: Krisenjahr) zurücklagen und jetzt erst nach Fällung der gerichtlichen Urteile gezahlt werden mußten.

Die Erhöhung der Personentarife hatte nach Berechnung der Verwaltung eine Einnahmesteigerung von 200 000 Rbl. für das zweite Halbjahr 1908 gleich etwa 7,5 % der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr zur Folge gehabt. Die Passagierbeförderung hatte etwa um 1 Million Personen zugenommen. Diese bedeutende Steigerung trat zum großen Teil dadurch in die Erscheinung, daß die von der Verwaltung angekündigten Maßnahmen gegen die Beseitigung der „billetlosen" Fahrten in Kraft getreten waren. Diese Maßnahmen bestanden:

1. in der Anordnung der Absperrung der Stationsperrons und
2. in der Einführung der Personallegitimation unter Beifügung der Photographie für diejenigen Angestellten, welche zur freien Fahrt auf der Bahn berechtigt waren.

Was die für den Güterverkehr angestrebte Tariferhöhung betrifft, so war für die Steinkohlentransporte nunmehr eine Erhöhung seitens des Ministeriums bewilligt worden. und zwar erhielten die neuen Tarife ab 19. Mai/1. Juni 1909 ihre Wirkung. Die Erhöhung betrug ca. 7 %. Die Angelegenheit der Erhöhung der übrigen Gütertarife blieb noch in der Schwebe.

Der Abschluß pro 1908 ergab nach Überweisung von 2½ % an den Renovationsfonds und der Zahlung der vollen Staatsrente einen Überschuß von 198 331 Rbl. Da aber zur Tilgung der Aktien 477 800 Rbl. notwendig waren, so mußten neuerdings 279 469 Rbl. dem Reservefonds entnommen werden.

XXXIII. Kapitel.

Die Betriebsergebnisse der letzten Jahre als Privatbahn.

Das Jahr 1909 ließ sich zum ersten Male seit 1904 wieder sehr günstig an. Dies war auf verschiedene Momente zurückzuführen. Der Betrieb hatte eine bedeutende Ausdehnung erfahren; es wurden 27 294 Millionen Achswerst mehr geleistet als im Vorjahr. Neben der allgemeinen Besserung der wirtschaftlichen Zustände im Lande, welche ihren Einfluß auch auf die Belebung des Eisenbahnbetriebes ausübte, hatten zu einer Vermehrung der Einnahmen folgende besondere Umstände beigetragen:

1. eine vermehrte Personenbeförderung infolge der im Jahre 1909 stattgehabten Ausstellung in Czenstochau, eine Einnahmequelle, welche auf 280 000 Rbl. geschätzt wurde,

2. die Erhöhung der Personentarife, welche pro 1909 in Kraft blieb, und die im Vergleich zu den Vorjahren ein Plus von 50 000 Rbl. brachte,
3. der während der letzten 7 Monate angewendete erhöhte Steinkohlentarif, wodurch nach ungefährer Berechnung eine Vermehrung der Einnahmen aus der Kohlenbeförderung um ca. 800 000 Rbl. erzielt wurde (genau ließ sich der Betrag nicht feststellen, weil es sich dabei um einen Zonentarif handelte),
4. kam der Bahn die infolge der Überschwemmung im Frühjahr 1909 eingetretene Unterbrechung des Güterverkehrs auf den Weichselbahnen zustatten, woraus eine Mehreinnahme von 80 000 Rbl. hergeleitet wurde.

Insgesamt hatten sich die Einnahmen um 12,7 %, die Ausgaben dagegen nur um 1,6 % vermehrt. Letztere zeigten sogar eine Verminderung um 3,4 % hinsichtlich der Durchschnittsausgabe für 10 000 Wagenachswerst.

Die Kalischer Strecke, welche bisher der Gesellschaft große Verluste verursacht hatte, zeigte im Jahre 1909 einen sichtbaren Aufschwung. Im Geschäftsberichte pro 1909 werden nach mehrjähriger Unterbrechung wieder einmal die Ergebnisse der Strecke nach ungefähren Berechnungen für die letzten Jahre zusammengestellt. Danach betrugen seit dem Jahre 1907:

	1907 Rbl.	1908 Rbl.	1909 Rbl.	1910[1]) Rbl.
Betriebseinnahmen .	2 542 481	3 461 756	4 202 694	4 447 105
Betriebsausgaben . .	3 009 470	3 307 133	3 709 365	3 803 040
Defizit	466 989	—	—	—
Überschuß	—	154 623	493 329	644 065
obligatorische Überweisung (Renovationsfonds, Obligationsdienst, Aktientilgung).	717 137	812 113	839 591	855 138
Gesamtausfall aus dem Betrieb der Kalischer Strecke .	1 184 127	657 490	346 262	211 073

[1]) Der besseren Übersicht wegen sind die im Geschäftsbericht pro 1910 enthaltenen Angaben über das Jahresergebnis der Strecke hier gleich vorweg genommen worden.

Vom Jahre 1909 ab konnte die Gesellschaft wieder die Dividendenzahlung aufnehmen, und zwar gelangte pro 1909 eine Dividende von 7¾ % bezw. 4¾ % zur Verteilung. Die Verwaltung war mehrfach angegriffen worden, weil sie sofort wieder die Verteilung einer verhältnismäßig so hohen Dividende vorgenommen und nicht erst die stark in Anspruch genommenen Reserven aufgefüllt hatte. Aus Anlaß und zur Widerlegung dieser Angriffe führte der Finanzdirektor der Gesellschaft in der am 5./18. Juni 1910 abgehaltenen Generalversammlung etwa folgendes aus: Die Bildung der zu diesem Zwecke erforderlichen Fonds sei auf Grund von Regierungsverfügungen erfolgt. Die Statutenbestimmungen über die Verteilung des Reingewinnes seien nach wie vor für die Gesellschaft unbedingt bindend. Die Kürzung der dem Fiskus und den Aktionären zustehenden Beträge könnte demnach nur nach Abänderung der Statuten geschehen. Mit Rücksicht jedoch auf die bedeutende Stärkung des Renovationsfonds im Jahre 1909, dem über 700 000 Rbl. zugeführt worden wären, würden die Behörden eine Kürzung des Reingewinnes über die statutarische Höhe hinaus nicht gebilligt haben.

Hand in Hand mit der Besserung der Erträgnisse der Bahn vollzog sich auch eine Hebung des 1907 und 1908 bis unter pari gesunkenen Kurses der Aktien des Unternehmens. Im Jahre 1910, als die allmonatlich in den Tageszeitungen veröffentlichten Betriebsausweise die Gesundung des Unternehmens erkennen ließen, entwickelte sich eine so starke Spekulation in den Aktien der Bahn, daß ihre Kursentwicklung an manchen Tagen geradezu der Berliner und Brüsseler Börse ihre Signatur verlieh. Innerhalb Jahresfrist erholten sich die Aktien der Warschau-Wiener Bahn um mehr als 100 %.

Der erhöhte Kohlentarif blieb auch für das Jahr 1910 in Kraft, dagegen der Personentarif nur teilweise, weil die Einheitssätze der Tarife der 1. und 2. Klasse im Vorortverkehr auf Anordnung der Regierung seit dem 1. Mai 1910 wieder ermäßigt wurden und in dem übrigen Verkehr vom 14. Juli 1910 ab ermäßigt werden sollten. Eine beträchtliche Minderung der Einnahmen befürchtete die Verwaltung aus dieser Ermäßigung aber nicht, da andererseits vom 14. August 1910 ab ein erhöhter Tarif für die Beförderung einiger hochwertiger Güter in Kraft trat.

Die Ergebnisse des Jahres 1910, des vorletzten Geschäftsjahres der Gesellschaft als Privatunternehmen, und zunächst auch das letzte, für das bisher offizielle Abschlußziffern bekanntgegeben wurden, zeigte eine weitere Besserung gegenüber dem Vorjahre. Der nach den Zeiten des Stillstandes eingetretene Aufschwung des Handels und der Industrie, die bedeutende Besserung der ökonomischen Verhältnisse in Polen, hatten auf die Erträgnisse der Gesellschaft einen erfreulichen Einfluß ausgeübt. Der Güterverkehr war um 12 % im Vergleich zu dem Vorjahr gewachsen. Es konnte eine vollkommene

Ausnutzung des Wagenparkes und der Wagentragkraft im Vergleich mit den Vorjahren erzielt werden, so daß die Durchschnittseinnahmen für 10 000 Achswerst um 7,6 % zunahmen. Im Jahre 1909 hatte die Einnahme von 1 Rbl. dem Durchlauf von 19,37 Achswerst, 1910 dagegen von nur 18 Achswerst entsprochen. Der Betriebskoeffizient war der kleinste seit 11 Jahren. Der seitens der Gesellschaft der russischen Regierung vorgelegte Abschluß, der die Verteilung einer Dividende von 11 % auf die Aktien und von 8 % auf die Genußscheine vorsah, fand nicht die behördliche Genehmigung. Die russische Regierung verlangte eine um ¼ % höhere Dividende, indem sie verfügte, daß die Buchung der Betriebsausgaben pro 1910 abgeändert würde, und zwar sollten letztere mit einem um 225 000 Rbl. geringeren Betrag in Rechnung gestellt werden. Mit dieser Summe, die die Hälfte des noch unbeglichenen Ankaufspreises der früher erwähnten 300 Kohlen- und 100 gedeckten Güterwagen darstellte, welche von der österreichischen Wagenleihanstalt im Jahre 1907 amortisierungsweise erworben worden waren, sollte der Renovationsfonds belastet werden. Die Tilgung dieser Schuld mit jährlichen Abzahlungen von je 150 000 Rbl. übertrug die Revisionskommission der Regierung ebenfalls auf den Renovationsfonds, und außerdem beanspruchte sie, daß die Nachtragsforderung in Höhe von 145 000 Rbl., die sie noch für das Jahr 1909 geltend gemacht hatte, von dem Reinertrag des Jahres 1910 vorweg in Abzug gebracht würde. Von der letzteren Summe sollten der Fiskus und die Aktionäre je die Hälfte tragen. Nach Vornahme dieser von der Regierung bestimmten abgeänderten Buchung konnte dann die Dividende um ¼ % erhöht werden, und so wurden pro 1910 auf die Aktien 11¼ % und auf die Genußscheine 8¼ % ausgeschüttet, wobei noch 30 000 Rbl. auf den Dividendenfonds pro 1911 vorgetragen wurden.

Für das letzte Betriebsjahr der Bahn als Privatunternehmen, das Jahr 1911, sind bis jetzt seltsamerweise seitens der Regierung noch keine definitiven Abschlußziffern veröffentlicht worden, so daß die Schlußabrechnung mit den Aktionären immer noch aussteht. Die Verzögerung erklärt die Regierung damit, daß sie sich erst allmählich nach Übernahme der Bahn Anfang 1912, d. h. zu der Zeit, wo die Abschlußarbeiten pro 1911 ihren Anfang nehmen sollten, in den recht umfangreichen Verwaltungs- und Geschäftsapparat der Warschau-Wiener Eisenbahn hineinarbeiten muß. Die Veröffentlichung des Abschlusses pro 1911 steht indessen unmittelbar bevor. Auf die seitens der Verwaltung vorgenommene provisorische Berechnung gehen wir später näher ein. Die monatlichen Betriebsausweise für das Jahr 1911 sind bis inklusive November nach provisorischer und bis inklusive August nach definitiver Ermittelung bekanntgegeben worden. Sie lassen eine weitere Verkehrssteigerung erkennen, und die Berliner Börse, die wieder mit einer wesentlich höheren Dividende

als pro 1910 rechnete, hatte die günstigen Ausweise stets mit einer kräftigen Hausse in den Aktien beantwortet. Der Kurs war bis über 240 % in die Höhe gegangen, als wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Nachricht auftauchte, die russische Regierung werde die günstige Finanzlage des Staates ausnutzen und die Bahn zurückerwerben.

Die Verstaatlichungsaktion.

XXXIV. Kapitel.

Das Auftauchen eines Verstaatlichungsplanes bei der Regierung und dessen schließliche Bekanntgabe.

Im Anfang des Jahres 1911 wurde auf Grund eines Einvernehmens zwischen dem Verkehrsminister, dem Finanzminister und dem Staatskontrolleur der Eisenbahnen eine „spezielle Kommission" zu dem Zwecke beim Finanzministerium gebildet, die Frage der Verstaatlichung derjenigen russischen Privateisenbahnen zu erwägen, bei denen der Ablauf der Konzessionstermine nicht mehr allzuweit entfernt war. Vertreter der in Frage kommenden Bahnverwaltungen wurden nicht zu den Beratungen hinzugezogen; die Bahnen wurden nicht einmal von der Bildung dieser Kommission in Kenntnis gesetzt, so daß die Frage der weiteren Verstaatlichung von Privatbahnen als eine nicht öffentliche und rein interne Angelegenheit des Fiskus behandelt worden ist.

Ende März des Jahres 1911 tauchten im Zusammenhange mit der Einsetzung der Kommission an den kontinentalen Börsen Gerüchte auf, daß die russische Regierung auch eine Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn ins Auge gefaßt habe. Man legte diesen Gerüchten um so größere Bedeutung bei, als die russischen Nationalisten eine lebhafte Agitation betrieben hatten, einen Rückkauf dieser Bahn herbeizuführen. Die genannte Partei hatte in ihren Organen darauf hingewiesen, daß sich angeblich mehr als $^4/_5$ des Kapitals der Gesellschaft in deutschen Händen befänden, daß das Dienstpersonal einschließlich der untersten Angestellten aus Polen oder Deutschen bestände, und daß die strategische Bedeutung dieser Bahn dadurch beeinträchtigt würde, daß ihre Gleise nicht die russische Spurweite, sondern die in Österreich und Deutschland übliche hätten. Alle diese Vorkommnisse erregten an der Börse das lebhafteste Aufsehen und riefen bei der Spekulation, die sich in den Aktien der Warschau-Wiener Bahn stark engagiert hatte, große Beunruhigung hervor. Auf die zahlreichen Anfragen an die Verwaltung der Gesellschaft nach der angeblich bevorstehenden Verstaatlichung konnte keine positive Antwort erteilt werden, da die Verwaltung selbst über die Pläne der

Regierung völlig im unklaren gelassen worden war. Nach Informationen, die vom Verwaltungsrat eingeholt wurden, war die Verstaatlichung der Privatbahnen, u. a. die der Warschau-Wiener Eisenbahn, in der erwähnten Kommission nur als eine rein theoretische Frage erörtert worden. Diese Ansicht des Verwaltungsrates wurde auch besonders durch das folgende aus St. Petersburg einem Berliner Blatte am 22. Juni 1911 übersandte Telegramm bestätigt:

„Gerüchte über Vorbereitung Verstaatlichung Warschau-Wiener Bahn gänzlich unbegründet. Russische Regierung hat keinen derartigen Beschluß gefaßt.

Sekretär des Finanzministers."

Mit Rücksicht auf dieses Telegramm erklärte auch der Präsident des Verwaltungsrates in der Generalversammlung der Aktionäre am 24. Juni 1911, daß die dem Verwaltungsrate zugegangenen offiziellen und privaten Informationen weder die Absicht der Regierung, zur Verstaatlichung zu schreiten, bestätigten, noch die auf den Börsen entstandene Panik rechtfertigten. Auch in einem dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugegangenen Briefe des Direktors des Departements für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium wurde erklärt, daß die Verstaatlichung im Monate Juli 1911 noch nicht beschlossen war. Diesem Briefe zufolge befaßte sich die Regierung lediglich mit der Sammlung und Zusammenstellung verschiedenen Materials, welches über die Vorteile und die Folgen Aufschluß geben könnte, die der Fiskus von einer eventuellen Verstaatlichung zu erwarten hätte. Schließlich wurde im Briefe hervorgehoben, daß die endgültige Entscheidung der Frage nur im Ministerrate getroffen werden und die Verstaatlichung nur auf legislativem Wege erfolgen könnte.

Die Arbeiten der Kommisison dauerten fort, und als anscheinend regierungsseitig inspirierte Nachrichten dem Verwaltungsrat zu Ohren kamen, daß die Regierung zwar den Plan habe, die Warschau-Wiener Bahn zurückzuerwerben, aber eventuell bereit sei, etwaige Vorschläge, die die Verwaltung machen würde, um die Verstaatlichung abzuwenden, zu prüfen, leitete der Verwaltungsrat mit der Regierung direkte Verhandlungen ein, um den weiteren Betrieb des Eisenbahnunternehmens der Gesellschaft zu erhalten. Regierungsseitig wurden dabei einige Gesichtspunkte, die für die Vorschläge, die eventuell eine Verstaatlichung verhindern könnten, in Betracht kamen, angedeutet. Darunter befand sich die Forderung auf Erhöhung der festen Rente an den Staat und auf Zusicherung bestimmter, bereits früher verlangter Investitionen, die mit der Begebung der schon erwähnten projektierten 20-Millionen-Rubel-Anleihe zusammenhingen. Unter diesen Umständen teilte der Verwaltungsrat in einem Schreiben vom 6./19. Oktober 1911 dem Direktor des Departements für Eisen-

bahnangelegenheiten diejenigen Bedingungen und Statutenänderungen mit, zu denen er die Zustimmung der Generalversammlung glaubte erwarten zu dürfen, wenn die Regierung auf ihr Recht zur Verstaatlichung bis zum Jahre 1925 verzichtete. Seine Vorschläge waren im wesentlichen folgende:

1. Die Wahl der der Berechnung des Rückkaufpreises zugrunde zu legenden siebenjährigen Periode sollte nicht wie bisher der Gesellschaft sondern der Regierung überlassen werden, wodurch die für den Staat ungünstige Möglichkeit beseitigt würde, daß der Rückkaufspreis mit der Zeit wachsen könnte.

2. Die Beteiligung des Fiskus an dem Reingewinn der Gesellschaft sollte in der Weise erhöht werden, daß die bestehende hälftige Teilung des Reingewinnes bis zur Höhe von 2 Millionen Rubel künftighin nur bis zur Höhe von 1 Million Rubel Platz greifen sollte, während der ganze Überschuß über diesen Betrag zu zwei Dritteln dem Fiskus zufallen sollte.

3. Die Gesellschaft wollte sich verpflichten, eine neue, vom Staate nicht garantierte, in 60 Jahren amortisierbare Anleihe von 20 Millionen Rubel aufzunehmen, deren Erlös zur Verstärkung des bestehenden Netzes oder zur Erbauung der neuen Linie Warschau—Radom verwendet werden sollte; falls aber der Bau der letzteren Linie den Absichten der Regierung nicht entspräche, war die Gesellschaft bereit, in ihrem geographischen Bereiche eine andere Linie von kommerzieller Bedeutung zu erbauen.

4. Da der Bau einer neuen Strecke oder die Verstärkung der bestehenden Linien etwa 3 Jahre in Anspruch genommen hätte, so daß die neuen Einrichtungen erst im Jahre 1915 hätten in Betrieb gesetzt werden können, so sollte, um der Gesellschaft die Möglichkeit zu geben, von den vorgeschlagenen Investitionen Nutzen zu ziehen, die Verstaatlichung erst vom Jahre 1925 ab zulässig sein.

Schließlich betonte der Präsident des Verwaltungsrates in seinem Schreiben die Notwendigkeit, das Statut im Falle der Genehmigung obiger Vorschläge dahin zu ändern, daß die dem Staate zustehende Zuschlagsrente von 275 000 Rbl. nur in denjenigen Jahren dem Fiskus voll gebühren solle, in welchen die Betriebsergebnisse die Abschreibungen und diejenigen Beträge deckten, die zur Tilgung der Aktien, zur Dotierung der Reservefonds und zur Verteilung einer Dividende von 6 Rbl. pro Aktie und 3 Rbl. pro Genußschein erforderlich wären. In den Jahren, deren finanzielle

Resultate hierzu nicht ausreichen würden, sollte die Zuschlagsrente proportional zur Dividendenhöhe herabgemindert werden.

Auf diese Vorschläge ist dem Verwaltungsrat eine Antwort nicht erteilt worden. Die Regierung nahm darauf, wie wir noch sehen werden, nur in der Denkschrift, die sie der Reichsduma bezüglich des Rückkaufs der Warschau-Wiener Bahn unterbreitete, Bezug und erklärte hier, daß ihr die gemachten Konzessionen nicht genügten.

Unterdessen erging sich die Presse in allerlei Vermutungen bezüglich der projektierten Verstaatlichungsaktion. Daran, daß der Rückkauf seitens der Regierung geplant sei, zweifelte jetzt wohl niemand mehr. Es handelte sich aber nun darum, ob die Verstaatlichung bereits im Jahre 1911 durchgeführt werden könnte, oder ob sie bis auf das Jahr 1912 verschoben würde, ein Umstand, der für den Rückkaufspreis, wie wir noch näher darlegen werden, sehr ins Gewicht fiel.

An der Berliner Börse vollzogen sich in dieser Zeit der Ungewißheit über das Schicksal der Bahn in den Aktien die sensationellsten Kursbewegungen. Je nachdem die Nachrichten über die Verstaatlichungsaktion und über die Höhe des eventuellen Rückkaufspreises lauteten, wurde der Kurs wild hin- und hergeworfen. Das gesamte Interesse der Börse konzentrierte sich an manchen Tagen nur auf die Aktien der Warschau-Wiener Eisenbahn. Es ereignete sich dabei, daß das Papier an einem Börsentage um mehr als 15 % fiel, um dann in wilden Schwankungen schließlich den größten Teil des Verlustes wieder einzuholen.

Endlich kam Licht in das Dunkel durch den am 3. November 1911 seitens der Regierung offiziell bekanntgegebenen Verstaatlichungsantrag. Dieser besagte, daß der Präsident des Verwaltungsrates vom Finanzminister die Erklärung erhalten habe, der Antrag, die Bahn zum 1. Januar 1912 zu verstaatlichen, werde dem Ministerrat zur Beschlußfassung demnächst unterbreitet werden. Einige Tage später wurde dann weiter bekanntgegeben, daß nach der ministeriellen Berechnung der Verstaatlichungspreis auf

32 225 864 Rbl.

oder auf 171 Rbl. 11 Kopeken für die verloste Aktie und 71 Rbl. 11 Kopeken für den Genußschein ausschließlich Dividendenschein für 1911 festgesetzt worden sei.

XXXV. Kapitel.

Die Verstaatlichungsparagraphen der Konzessionsurkunde.

Bevor wir nun im einzelnen auf die Verstaatlichungsaktion und auf die Berechnung des Rückkaufspreises seitens der Regierung ein-

gehen, wollen wir zunächst im nachstehenden diejenigen Statuten der Konzessionsurkunde wiedergeben, die sich auf einen eventuellen, seitens der Regierung vorzunehmenden Rückkauf der Bahn vor Ablauf der Konzession beziehen. Die Verstaatlichungsparagraphen hatten bei den in den Jahren 1890 und 1900 erfolgten Nachkonzessionen einschneidende Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Fassung erfahren. Zur besseren Übersicht werden wir im folgenden die Verstaatlichungsparagraphen in dem ursprünglichen Vertrage und in den späteren Fassungen einander gegenüberstellen.

In der ursprünglichen Konzessionsurkunde vom 1./13. Oktober 1857 lauteten die betreffenden Paragraphen folgendermaßen:

Artikel XXI.

Das Gouvernement ist nach Ablauf der ersten zwanzig Jahre der Konzessionsdauer befugt, die Konzession zurückzukaufen und die Verwaltung der Bahnen zurückzunehmen, sofern es der Gesellschaft zahlt:

a) eine jährliche, bis zum Ende der Konzession laufende Rente,

b) den Mehrwert des Mobiliar-Inventars (Art. XXII).

Zur Feststellung des Betrages der Rente wird der jährliche Reinertrag der sämtlichen konzessionierten Bahnen, die in den letzten sieben Jahren vor dem Rückerwerb erzielt wurden, zusammengerechnet, hiervon wird der Reinertrag der zwei schlechtesten Jahre abgezogen und der mittlere Reinertrag der fünf anderen Jahre danach festgestellt.

Dieser mittlere Reinertrag macht die Rente aus, welche das Gouvernement für jedes Jahr der noch nicht abgelaufenen Konzessionsdauer der Gesellschaft schuldet und derselben in halbjährigen Raten zu bezahlen hat.

Zur Feststellung des Reinertrages werden vom Bruttoertrage alle eigentlichen Betriebskosten abgezogen, sowohl die Unterhaltungskosten der Bahn, des Betriebes und der Generalverwaltung, als auch die dem Gouvernement gebührende Staatsrente, mit Ausschluß jedoch der den Aktionären zustehenden Zinsen und Dividenden und des Beitrages für den Reserve- und Amortisationsfonds.

Der so festgestellte mittlere Reinertrag der fünf besseren Jahre ist die Jahresrente, welche das Gouvernement der Gesellschaft bis zum Ablauf der Konzession zur statutengemäßen Verteilung unter die Aktionäre und zur Beendigung der Amortisation des Gesellschafts-Kapitals durch den Verwaltungsrat zu zahlen hat.

Artikel XXII.

Nach Ablauf der Konzession oder nach Rückerwerb derselben gelangt das Gouvernement sofort in den Genuß der Eisen-

bahnen und ihres unbeweglichen und beweglichen zum Betriebe nötigen Inventars.

Jedoch wird hinsichtlich des beweglichen Inventars, als da sind: Lokomotiven, Waggons, Maschinen, Handwerkzeug und sonstige zum Betriebe erforderlichen Gegenstände, der Gesellschaft der Wert desjenigen Materials erstattet werden, welches sie dem ursprünglichen, zum Betriebe erforderlichen Material hinzugefügt hat.

Zur Feststellung der zu erstattenden Summe wird der effektive Totalwert des Materials, den dasselbe zur Zeit der Rückgabe an den Staat hat, vereinbart oder durch Sachverständige festgestellt, und von diesem Totalwert werden 5000 Rubel Silber für jede Werst Länge der zurückgegebenen Eisenbahnen in Abzug gebracht.

Diese 5000 Rubel Silber repräsentieren in Pausch und Bogen den Wert des ursprünglichen Materials, wie derselbe durch den Gebrauch sich vermindert hat.

Was die Vorräte aller Art an Brenn- und anderem Material anbetrifft, so überläßt die Gesellschaft dieselben dem Staate zu einem vereinbarten oder durch Sachverständige festgestellten Preise.

Jede der Parteien erwählt einen Sachverständigen, und diese, wenn sie sich nicht einigen können, wiederum einen Obmann, der, im Falle sie sich nicht über die Wahl der Person verständigen können, durch das Los bestimmt wird.

Die Gesellschaft bleibt Eigentümerin der besonderen Gebäulichkeiten, als Koks- und Kalköfen, Schmelzhütten, Hüttenwerke, Maschinenbauanstalten, Magazine usw., welche sie unabhängig von den Dependentien der Eisenbahnen errichtet hat.

Bei der Warschau-Bromberger Bahn lauteten, wie der Vollständigkeit wegen erwähnt sei, die Verstaatlichungsbedingungen ebenso, wobei im Vertrage noch ausdrücklich bemerkt war, daß die im Falle des Rückkaufs zu zahlende Jahresrente nie weniger betragen dürfe als 4½ % des Bau- und Ausrüstungskapitals, das, wie erinnerlich, auf 45 000 Silberrubel pro Werst bemessen war.

Nachdem dann die Vereinigung der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Bahn vollzogen worden war, wurden in dem betreffenden Kaiserlichen Ukas, der diese Fusion genehmigte, vom 7. Juni 1890 bezüglich der Verstaatlichungsbedingungen folgende Abänderungen vorgenommen:

Punkt 8.

Die im Artikel XXI der Konzessionsurkunde vorgesehenen Vorschriften bezüglich der Festsetzung der im Falle des Rückkaufs

der Bahn durch den Staat zu entrichtenden Rente werden dahin abgeändert, daß bei Berechnung dieser Rente die Gesamtheit der jährlichen Reinerträge (unter dem Reinertrag war auf Grund des § 6 dieser Zusatz-Konzessionsurkunde derjenige Betrag zu verstehen, der sich als Rest der Bruttoeinnahme nach Abzug aller Betriebsausgaben — darunter auch für den Pensionsfonds der Beamten, Abschreibungen für den Renovationsfonds — und der für den Staat zu zahlenden ursprünglichen Rente von 250 000 Rbl. ergab) der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Bahn für sieben, dem Rückkauf vorangehende Jahre zugrunde gelegt werden, wobei für die Zeit vor dem 1. Januar 1890 der Reinertrag der Warschau-Bromberger Bahn, als dem vollen, vom Staate garantierten Reinertrag der Aktien dieser Bahn, gleichwertig zu berechnen ist.

Von diesem Betrage ist der Gesamt-Reinertrag der zwei schlechtesten Jahre abzuziehen, und der mittlere Reinertrag der fünf anderen Jahre wird alsdann festgestellt. Von diesem Reinertrage sind folgende Beträge abzuziehen: a) die jährlichen von der Gesellschaft zu zahlenden Zinsen und der Fonds zur Amortisation aller nicht garantierten Obligationen; b) die jährlichen von der Gesellschaft zu deckenden Zinsen und der Fonds auf Amortisation der garantierten Obligationen der VII. Serie; c) die Hälfte des Betrages, den die von der Gesellschaft zu zahlenden Zinsen und die Amortisation der Obligationen der VIII. Serie repräsentieren; d) der Durchschnitt des Anteils vom Reinertrage der Warschau-Wiener Bahn, welcher der Regierung für die dem Rückkauf vorangehenden Jahre zufiel, wobei, um diesen durchschnittlichen Anteil festzustellen, die Gesamtheit der Beträge, welche für den Fiskus während sieben dem Rückkauf vorangehenden Jahren entfielen, zugrunde zu legen ist. Für die Zeit bis 1890 soll dieser Anteil gleich Null berechnet werden; von diesen Beträgen sind diejenigen für die zwei für den Fiskus am wenigsten vorteilhaften Jahre in Abzug zu bringen, alsdann wird der mittlere Anteil des Fiskus für die übrigen fünf Jahre festgestellt. Der verbleibende Rest bildet die Rente, welche den Aktionären bis zum Ablauf der Konzession zu zahlen sein wird.

Punkt 9.

Der gesamte Wagen- und Lokomotivpark der Warschau-Bromberger Bahn, sowie überhaupt das Vermögen, welches zugleich mit der Warschau-Bromberger Bahn an die Warschau-Wiener Eisenbahn übergehen wird, sollen Besitztum dieser letzteren bilden und werden, sowohl im Falle des Rückkaufs als auch nach Ablauf der Konzessionsdauer, ohne besondere Vergütigung, gleichzeitig mit der Bahn, an die Regierung übergehen.

Zum dritten und letzten Male wurden dann die Rückkaufsbedingungen in dem Konzessionsvertrage vom 31. März 1900 abgeändert, in dem die Genehmigung zum Bau der Kalischer Strecke erteilt worden war. Die betreffenden Artikel erhielten jetzt folgende Fassung:

Artikel 17.

Für den Fall des Rückkaufs durch den Staat des ganzen erweiterten Unternehmens der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft behalten ihre Gültigkeit die in der Konzessionsurkunde und in den am 7. Juni 1890 Allerhöchst bestätigten Zusätzen zu dem Konzessionsvertrage und zu den Statuten der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft vorgesehenen Bedingungen, mit der Abänderung jedoch, daß die im Punkt a des Artikels 21 des Konzessionsvertrages vorgesehene jährliche Zahlung der bestimmten Summe durch eine einmalige Barzahlung an die Aktionäre ersetzt wird, welche dem, unter Zugrundelegung des Zinssatzes von 4½ % kapitalisierten, für die ganze verbleibende Zeit bis zum Ablauf des Konzessionstermines der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft — auf Grund Art. XXI des Konzessionsvertrages und Punkt 8 des Allerhöchst am 7. Juni 1890 bestätigten Staatsratbeschlusses — berechneten durchschnittlichen Reingewinn der Aktionäre gleicht.

Dabei sollen außer den im Punkt 8 des genannten Staatsratbeschlusses vorgesehenen Zahlungen von dem in diesem Punkte bezeichneten durchschnittlichen Reingewinn Zahlungen von allen übrigen zum Augenblicke des Rückkaufs emittierten Obligationen, sowie die jährliche Zahlung der Zusatzrente an den Staat (von 275 000 Bbl.) in Abzug gebracht werden.

Sollte jedoch der Rückkauf vor dem 1. Januar 1915 erfolgen, so wird die den Aktionären zustehende Abfindungsrente unter Kapitalisation derselben zum Zinssatze von 4½ % genau nach den Grundsätzen des Konzessionsvertrages und des Allerhöchst am 7. Juni 1890 bestätigten Staatsratbeschlusses nach der siebenjährigen Zeitperiode von 1893—1899 berechnet; außerdem zahlt der Fiskus den Aktionären eine Summe, welche dem im Augenblicke des Rückkaufs nicht amortisierten, zum Bau und Ausrüstung der Kalischer Strecke verwendeten Aktienkapital (zum Nominalwerte), ohne Hinzurechnung der Zinsen auf dieses Kapital, entsprechen wird.

Falls sich jedoch die auf diese Weise berechnete Abfindung der Aktionäre niedriger herausstellt, als die Summe, die ihnen zufiele, wenn die Berechnung mit denselben auf genauen Grundsätzen des Konzessions-Vertrages und des Allerhöchst am 7. Juni

1890 bestätigten Staatsratbeschlusses nach der dem Rückkaufsjahre vorangehenden siebenjährigen Zeitperiode erfolgen würde (ebenfalls unter der Bedingung der Kapitalisation der Rente zum Zinssatz von 4½ %), so wird den Aktionären anheimgestellt, diese letztere Berechnungsweise zu wählen, wobei schon das für den Bau der Kalischer Strecke verwendete Aktienkapital der Rückerstattung nicht unterliegt.

Anmerkung zu Artikel 17. Sollte der Rückkauf vor Ablauf der vollen sieben Jahre, von dem Augenblicke des regelmäßigen Betriebes auf der ganzen Kalischer Strecke an gerechnet, erfolgen, so sind bei Vergleichung, welche von den beiden Rechnungsweisen für die Aktionäre günstiger erscheint, bei Berechnung der Abfindungsrente anstatt der durch diesen Artikel vorgesehenen, dem Rückkaufsjahre vorangehenden letzten siebenjährigen Zeitperiode die vollen Betriebsjahre des erweiterten Unternehmens der Warschau-Wiener Bahn in Anrechnung zu nehmen. o h n e von ihnen die zwei am allerwenigsten rentierenden Jahre auszuschließen, wie dies nach genauen Grundsätzen des Art. XXI des Konzessionsvertrages erfolgen dürfte.

Artikel 18.

Im Falle der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn, sowie sonst bei Ablauf der Konzession, geht das g a n z e B e t r i e b s m a t e r i a l zum Eigentum des Staates über, o h n e b e s o n d e r e E n t s c h ä d i g u n g dafür.

Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, daß sich die Bedingungen, unter denen ein etwaiger Rückkauf der Bahn seitens des Staates erfolgen sollte, von Mal zu Mal komplizierter gestaltet haben. Dementsprechend war auch die Berechnung der Abfindungssumme der Aktionäre recht schwierig, und es ist zu verstehen, daß sich bezüglich des Endresultates Differenzen zwischen der Berechnung des russischen Finanzministeriums und der des Verwaltungsrates der Bahn ergeben haben, zumal die Fassung einzelner Bestimmungen recht unklar ist.

XXXVI. Kapitel.

Genehmigung der Verstaatlichung seitens der gesetzgebenden Körperschaften Rußlands.

Seitens des russischen Finanzministeriums wurde am 23. November 1911 der Ankaufsplan in Gestalt einer Denkschrift der Reichsduma unterbreitet. In dieser wird u. a. dargelegt, aus welchem Grunde sich die Regierung gerade zum jetzigen Zeitpunkt zum Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn entschlossen hat, und weshalb

sie die verschiedenen oben erwähnten Vorschläge des Verwaltungsrates, auf Grund deren sie von einer Verstaatlichung der Bahn Abstand nehmen sollte, abgelehnt hat. Es wird dabei darauf hingewiesen, daß der Rückkaufspreis nach den Konzessionsbedingungen sich von Jahr zu Jahr erhöhen und bereits am 1. Januar 1913 ca. 4,5 Millionen Rubel mehr betragen würde als am 1. Januar 1912. Die Vorschläge des Verwaltungsrates, die eine Hinausschiebung der Verstaatlichung zu erreichen strebten, seien deshalb für die Regierung nicht vorteilhaft und könnten den Fiskus nicht für die Vorteile des sofortigen Rückkaufs in hinreichender Weise entschädigen. Weiter erklärt das Finanzministerium, daß die Linie Warschau—Radom, deren Erbauung von dem Verwaltungsrat angeboten sei, für den Fiskus garnicht wünschenswert wäre, da sie den staatlichen Weichselbahnen Konkurrenz machen würde. Nicht einmal der Vorschlag, den Gewinnanteil des Staates so zu bestimmen, daß die Aktionäre höchstens 8 Rbl. Dividende pro Aktie erhielten (was dem Werte von 175 Rbl. entspreche), habe dem Ministerium behagen wollen.

Die Denkschrift wurde seitens der Duma dem Verkehrsausschuß zur Durchberatung überwiesen. Dieser erklärte sich bereits am 8. Dezember 1911 mit dem Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn einverstanden und sprach dabei gleichzeitig den Wunsch aus, die Regierung möge einen Plan für die Umgestaltung der schmalspurigen Bahn in eine breitspurige ausarbeiten lassen. Am 18. Dezember 1911 wurde in der Budgetkommission der Duma mit 17 gegen 7 Stimmen die Vorlage betreffend die Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn angenommen, die ab 14. Januar 1912 n. St. in Kraft treten sollte. Gegen die Verstaatlichung protestierten die Polen, die betonten, daß der Rückkauf für die Krone unvorteilhaft und politisch unannehmbar sei, weil er ein Ausdruck des Mißtrauens gegen die Polen sei. Die Mehrheit der Kommission stimmte indessen dem Berichterstatter des Verkehrsausschusses zu, welcher ausführte, die Verstaatlichung bringe der Krone einen sicheren Gewinn und sei außerdem unbedingt notwendig, weil die Bahn jetzt vollständig in den Händen der Polen sei und bei gleicher Spurweite mit den ausländischen Eisenbahnen im Falle eines Krieges dem Feinde eine ausgezeichnete Verbindungslinie bieten könne.

Bei der Debatte im Plenum der Reichsduma am 23. Dezember 1911 erklärte der Ministerpräsident Kokowzow: Die Regierung habe deshalb die Gesetzesvorlage eingebracht, weil der Vorteil des Staates den Ankauf der Bahn erheische. Die Regierung sei bei ihren Berechnungen nicht von problematischen Annahmen ausgegangen, sondern die realen Betriebsbedingungen bewiesen, daß der Staat von dem Augenblicke der Verstaatlichung an bis zum Jahre 1932 eine Reineinnahme von 49 Millionen Rubel erzielen würde. Da für den Ankauf 32 Millionen Rubel gezahlt werden sollten, ergebe sich ein

Reinüberschuß von 17 Millionen Rbl. Unter so günstigen Umständen sei die Regierung verpflichtet gewesen, die Vorlage über den Ankauf einzubringen. Kokowzow wies sodann die Behauptung zurück, daß der Ankauf der Bahn die Bahnbeamten und die Kulturinteressen schädige. Er sehe keinen Grund, warum die Beamten aus der örtlichen Bevölkerung den Dienst nach der Verstaatlichung nicht fortsetzen sollten. Eine Ersetzung gewissenhafter Beamter durch andere sei durchaus nicht beabsichtigt.

Der russische Reichsrat gab dann am 31. Dezember 1911 ebenfalls seine Zustimmung zu der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn. Bei dieser Gelegenheit hob der Ministerpräsident Kokowzow nochmals die Vorteile des Ankaufs gerade im gegenwärtigen Augenblick hervor, wo der Barbestand des Staatsschatzes eine Rekordziffer von 528 Millionen Rubel erreicht habe und nach Abzug der für die Hilfsaktion im Notstandsrayon bestimmten Summen immerhin ein Barbestand von 350 Millionen Rubel übrig bleibe. Auf die Bemerkung eines Mitgliedes des Reichsrates, daß die Auslandsaktionäre durch die Verstaatlichung Verluste erleiden würden, erklärte der Ministerpräsident weiter, die Berechnung des Verstaatlichungspreises sei auf Grund der Einnahmen gemacht, welche die Bahn vor dem Bau der Kalischer Strecke hatte, also auf Grund der für die Aktionäre vorteilhaftesten Methode. Im Auslande sei wegen dieser Angelegenheit zu viel Lärm geschlagen worden, in Deutschland habe sich sogar ein Schutzkomitee der Aktionäre gegen den russischen Fiskus gebildet. Dieses Komitee führe einen Kampf gegen den russischen Finanzminister und scheue sogar nicht vor Drohungen zurück. Durch solche Drohungen werde man sich indessen nicht beeinflussen lassen. Die russische Regierung sei stets ihren Verpflichtungen pünktlich nachgekommen. Die Aktionäre der Bahn würden das erhalten, worauf sie unantastbares Recht besäßen. Wenn die Regierung sich in der Berechnung geirrt haben sollte, was er jedoch bestreite, so sollten die Aktionäre diesen Fehler nachweisen. Die Regierung werde dann unverzüglich bei den gesetzgeberischen Körperschaften vorstellig werden, die dann weitere Anweisungen erteilen würden, um die Aktionäre zu befriedigen.

XXXVII. Kapitel.

Die Berechnung des Verstaatlichungspreises.

Wir gehen nun dazu über, die Berechnung des Verstaatlichungspreises einer genaueren Betrachtung zu unterziehen. Die Aktionäre hatten laut § 17 des Zusatzes der Konzessionsurkunde vom 31. März 1900 die Wahl unter drei Verstaatlichungsarten. Sie durften zur Ermittelung der Rente wählen zwischen den Erträgnissen

1. der Jahre 1893—1899,
2. der siebenjährigen Periode vor 1910,
3. der siebenjährigen Periode vor der regelmäßigen Inbetriebnahme der Kalischer Strecke.

Wie erinnerlich, hatte die Bahn in den Jahren 1904—1908 unter ungewöhnlich mißlichen Verhältnissen zu leiden, so daß sie mehrere Jahre nicht nur nicht einen Reingewinn erzielen konnte, sondern noch zur Erfüllung der laufenden Verbindlichkeiten größere Beträge dem Reservefonds entnehmen mußte. Eine Zugrundelegung dieser Erträgnisse der Berechnung der Verstaatlichungsrente hätte, was ohne weiteres einleuchtet, für die Aktionäre ein besonders ungünstiges Resultat ergeben, so daß sich die Aufstellung einer Berechnung der Rente auf dieser Grundlage erübrigt. Zugleich ist damit aber auch gesagt, daß die dritte Art der Wahl der Berechnung des Verstaatlichungspreises ohne weiteres als ungünstig für die Aktionäre nicht in Betracht kam, und somit nur die erste Art der Berechnung herangezogen werden konnte. Diese Basis der Abfindungsrentenberechnung, die Reingewinne der Jahre 1893 bis 1899, war für die Aktionäre aber um so günstiger, als dies gerade die bestrentierende Zeit der Warschau-Wiener Bahn war. Und diese ist denn auch ohne weiteres von der russischen Regierung gewählt worden. Wie ist nun die Berechnung des Verstaatlichungspreises statutengemäß aufzustellen? Zunächst sind nach dem oben zitierten Artikel 17 des Zusatzes der Konzessionsurkunde vom 31. März 1900 die Reinerträge der sieben Jahre von 1893 bis 1899 und die entsprechende Gewinnbeteiligung des Fiskus, ferner die Reineinnahmen der 5 besten Jahre und schließlich der Jahresdurchschnitt der letzteren zu ermitteln:

	Reineinnahme	Gewinnbeteiligung
1893	4 108 281 Rbl.	588 114 Rbl.
1894	5 029 600 „	843 560 „
1895	4 735 062 „	549 924 „
1896	4 228 387 „	301 915 „
1897	5 091 377 „	758 443 „
1898	5 856 319 „	1 088 440 „
1899	6 039 898 „	1 177 072 „
Reineinnahme der besten 5 Jahre . .	26 752 258 „	4 435 632 „
Jahresdurchschnitt	5 350 451 „	887 126 „

Von der Summe des durchschnittlichen Reingewinnes sind in Abzug zu bringen die in dem oben angeführten Punkt 8 des Zusatzes der Konzessionsurkunde vom 7. Juni 1890 angegebenen Summen.

Erstens die Ausgaben für die Obligationen, welche sich folgendermaßen berechnen:

Ausgaben		
der I. Serie	$\frac{123\,612 \times 7}{7}$	= 123 612 Rbl.
der 4 proz. konv. Serie	$\frac{1\,600\,272 \times 7}{7}$	= 1 600 272 „
der VII. Serie	$\frac{292\,946 \times 7}{7}$	= 292 946 „
der VIII. Serie	$\frac{82\,241 \times 7}{7}$	= 82 241 „
der IX. Serie	$\frac{629\,324 \times 7}{7}$	= 629 324 „
		2 728 395 Rbl.
Dazu tritt der durchschnittliche Jahresanteil des Fiskus mit		887 126 „
		3 615 521 Rbl.
Zieht man von dem durchschnittlichen Reingewinn von		5 350 452 „
die soeben ermittelte Summe der Ausgaben mit . . .		3 615 521 „
ab, so erhält man einen Betrag von		1 734 931 Rbl

der, mit 4½ % bis zum Ablauf der Konzessionsurkunde am 28. September 1932 kapitalisiert, die Abfindungsrente darstellt.

Wir haben uns bei der Aufstellung der Berechnung auf die Angabe der Endergebnisse der einzelnen Postenberechnung beschränkt, so daß sich bei den Zehnern und Einern der einzelnen Summen infolge der Abrundung kleine Ungenauigkeiten ergeben haben. Diese spielen aber für das Gesamtresultat keine Rolle. Die genaue Summe der durchschnittlichen Jahresrente, die das russische Eisenbahndepartement ermittelte, betrug 1 734 979.08 Rbl.

XXXVIII. Kapitel.

Die Differenzen mit der Verwaltung bezüglich der Berechnung.

Der Verwaltungsrat stellte bei der Aufstellung seiner Berechnung der Jahresrente eine Summe von 1 859 253 Rbl., d. h. 124 284 Rubel mehr als die vom Eisenbahndepartement berechnete Summe fest Diese Differenz ergab sich infolge der verschiedenartigen Auslegung der die Verstaatlichung betreffenden Paragraphen der Konzessionsurkunde. Die Abweichung selbst ist entstanden bei der Ermittlung der Ausgaben für die IX. Obligationsserie. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn steht auf dem Standpunkt, daß die Verzinsung der IX. Serie erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1894 begonnen habe, während die Tilgung der Anleihe bereits für das ganze Jahr stattgefunden hätte. Da die mit der IX. Serie verbundenen Ausgaben nicht die sämtlichen Reingewinne der Periode 1893—1899 belastet hätten, so müßte nach Ansicht des Verwaltungsrats dieser

Umstand bei Feststellung desjenigen Betrages berücksichtigt werden, der von dem durchschnittlichen Reingewinn in Abzug zu bringen ist. Die Verwaltung berechnet infolgedessen die Ausgaben für die IX. Serie, die von dem durchschnittlichen Reingewinn in Abzug zu bringen sind, folgendermaßen:

$$\frac{0 + 388\,386{,}44 + 629\,323{,}94 \times 5}{7} = 505\,000{,}87.$$

In dieser Formel bedeutet die 0 das Fehlen der Ausgaben im Jahre 1893. Der Betrag von 388 386,44 Rbl. bezeichnet die Teilausgaben aus dem Jahre 1894. Der Betrag von 629 323,94 Rbl. multipliziert mit 5 bezeichnet die Totalausgaben der IX. Serie während der 5 letzten Jahre der siebenjährigen Periode. Wegen dieser Differenz entbrannte zwischen dem Verwaltungsrat und dem russischen Finanzministerium eine ziemlich heftige Diskussion. Es war selbstverständlich, daß die ausländischen Aktionäre — namentlich in Deutschland und Belgien — in der Aussicht auf eine Erhöhung des Abfindungspreises sich der Ansicht des Verwaltungsrates anschlossen. In Berlin und Brüssel bildeten sich sogar, wie der russische Ministerpräsident bereits im Reichsrate erwähnte, sogenannte Schutzkomitees der Aktionäre, um die Interessen der Aktionäre geschlossen gegenüber der russischen Regierung besser zur Geltung bringen zu können.

Die Frage selbst, welche Berechnungsart nun Anspruch auf Genauigkeit hat, ist recht kompliziert. Um überhaupt ein Urteil über die Situation gewinnen zu können, wollen wir uns nochmals den Wortlaut der Konzessionsurkunde ins Gedächtnis zurückrufen. Es heißt da im § 17 der Zusatzurkunde an der in Betracht kommenden Stelle:

> „Außer den im Punkt 8 des Staatsrat-Beschlusses vom 7. Juni 1890 vorgesehenen Zahlungen sollen von dem in diesem Punkte bezeichneten durchschnittlichen Reingewinn Zahlungen von allen übrigen im Augenblicke des Rückkaufs emittierten Obligationen, sowie die jährliche Zahlung der Zusatzrente an den Staat, in Abzug gebracht werden."

Dies ist der Wortlaut des Gesetzes. Demgegenüber vertritt der Verwaltungsrat die Auffassung, daß der angeführte Punkt 8 keineswegs die Verpflichtung feststellt, die nur im letzten Jahre der siebenjährigen Periode fälligen Annuitäten vom Reingewinn abzuziehen; der Artikel bezeichne vielmehr nur die regelmäßigen, alljährlich zu bewirkenden Ausgaben und entspreche somit dem Prinzip der Aufstellung einer durchschnittlichen Jahresausgabe für die ganze in Betracht kommende Periode. Nach Überzeugung des Verwaltungsrats gipfle der Sinn des Gesetzes in dem Grundsatze, daß der der Gesellschaft laut Punkt 8 der Vorschriften

aus dem Jahre 1890 zustehende Rückkaufsbetrag dem tatsächlichen, im Laufe der sieben in Betracht kommenden Jahre erzielten Reingewinn entsprechen müsse: es könne nicht außer acht gelassen werden, daß der Reingewinn einiger in Rechnung gezogener Jahre von den Ausgaben freigewesen wäre, welche auf anderen Jahren derselben Periode gelastet hätten. Außerdem wurde seitens der Verwaltung auf die rein äußerliche Tatsache hingewiesen, daß sich der Wert der Bahn durch die Investition der IX. Obligationsserie erhöht habe, und die Regierung daraus in Zukunft auch einen vermehrten Gewinn erzielen könne, während das Kapital für die Gesellschaft noch nicht in genügendem Maße gewinnbringend mitgearbeitet hätte.

Diese Einwände, die der Verwaltungsrat der russischen Regierung unterbreitete, waren dieser nicht einleuchtend, da sie sich nach ihrer Auffassung strikt an den Wortlaut des Gesetzes gehalten hätte. Von seiten der Schutzkomitees der Aktionäre war deshalb die Forderung gestellt worden, die Untersuchung dieser Streitfrage einem Schiedsgericht zu unterbreiten, in dem namhafte deutsche, belgische und russische Juristen sitzen sollten. Die russische Regierung lehnte aber auch dieses Verlangen ab, indem sie erneut darauf hinwies, daß die Abrechnung gewissenhaft und dem Wortlaut der Konzessionsurkunde entsprechend ermittelt sei. Ihr Standpunkt ist deshalb zu verstehen, wenn man vielleicht auch erwartet hätte, daß sie bezüglich des Wunsches der Aktionärkomitees auf Einsetzung eines Schiedgerichtes ein größeres Entgegenkommen zeigen würde. Man darf aber wiederum nicht vergessen, daß, wie aus der oben wiedergegebenen Rede Kokowzows hervorging, in Petersburg überhaupt die Bildung von Aktionär-Schutzkomitees sehr übel vermerkt worden war. Die russische Regierung hätte sich vielleicht bezüglich der Prüfung der Frage entgegenkommender gezeigt, wenn die Aktionäre die Führung der Verhandlungen nur der Verwaltung überlassen hätten.

Der zuletzt angeführte Einwand der Verwaltung, daß das durch die Emission der IX. Obligationsserie investierte Kapital noch nicht gewinnbringend für die Gesellschaft gearbeitet hat, wird hinfällig, wenn man bedenkt, daß die Aufnahme der fraglichen IX. Obligationsanleihe bereits im Jahre 1894 erfolgte, d. h. etwa 18 Jahre vor der Verstaatlichung. In diesem Zeitraum hat die Gesellschaft wohl ebenfalls reichlich Nutzen aus der Investition ziehen können.

Das Hauptgewicht bei der Beurteilung der Angelegenheit muß man aber unzweifelhaft auf den Umstand legen, daß die Regierung das Recht gehabt hat, bereits nach Ablauf der ersten 20 Jahre nach Erteilung der Konzession die Verstaatlichung jederzeit vorzunehmen. Den Aktionären, die doch gerade in den Jahren 1890—1900 sehr reichliche Dividenden erhielten, wäre demnach, wenn der Rückkauf früher erfolgt wäre, ein noch größerer Schaden erwachsen. Die Regierung hat diesen Plan, wie wir wissen, auch mehr-

fach gehabt, aber stets davon Abstand genommen, nachdem die von ihr gestellten Bedingungen in bezug auf Beteiligung am Reingewinn, Vergrößerung des Bahnkörpers usw. erfüllt worden waren. Aus der Tatsache aber, daß die Verwaltung der Regierung stets neue Zugeständnisse machte, wenn es sich darum handelte, den Rückkauf der Bahn zu verhindern, geht doch unzweifelhaft hervor, daß der Verwaltung sehr viel daran gelegen war, die Verstaatlichung hinauszuschieben. Eine Schädigung der Aktionäre kann man deshalb der Regierung, wenn sie sich bei der Berechnung des Rückkaufspreises an den Wortlaut des Gesetzes hielt, nicht zum Vorwurf machen. Jeder seriöse Kapitalist, der in den letzten Jahren größere Summen in den Aktien bzw. Genußscheinen der Warschau-Wiener Bahn anlegen wollte, hatte die Pflicht, sich, bevor er zum Kaufe schritt, genau über das Unternehmen zu informieren und namentlich in die Konzessionsurkunden einen Einblick zu tun. Auf Grund der letzteren mußte er sich dann sagen, daß die Regierung jeden Augenblick das Recht hatte, die Bahn zurückzuerwerben, und zwar zu einem Kurse, der wesentlich unter dem in den Jahren 1910 und 1911 erreichten lag. Auf die Verstaatlichungsgefahr ist auch mehrfach, als der Aktienkurs stark in die Höhe ging, in den Tageszeitungen hingewiesen worden. Die Spekulation ließ sich indessen nicht zurückschrecken und steigerte den Kurs rapide. Als dann die Verstaatlichung erfolgte, war der Rückschlag ein um so größerer, und man begann, die Schuld an den Verlusten der russischen Regierung in die Schuhe zu schieben. Derartige Vorwürfe sind indessen ungerecht. Die ganze historische Entwicklung des russischen Eisenbahnwesens läßt das Bestreben der Regierung, bei dem Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn möglichst günstig abzuschneiden, durchaus begreiflich erscheinen.

XXXIX. Kapitel.

Der Gesamtrückkaufspreis — die außerordentliche Generalversammlung vom 18. Februar/2. März 1912.

Die Ermittelung der Jahresrente ergab, wie schon erwähnt, die Summe von 1 734 979 Rbl. Diese Summe ist nun mit 4½ % bis zum 28. September 1932 zu kapitalisieren und ergibt demnach, per 1. Januar 1912 zahlbar, den Betrag von . . . . . 23 081 960 Rbl.
Hierzu ist noch das zu dieser Zeit nicht amortisierte Kapital für den Bau der Kalischer Strecke in Höhe von . . . . . 9 121 200 „
hinzuzuschlagen, so daß sich eine Gesamtsumme der Ankaufsentschädigung von . . . . 32 203 169 Rbl.
ergibt, während die vom Verwaltungsrat aufgestellte Berechnung, die Kapitalisierung des Betrages von 1 859 253 Rbl. inklusive des ungetilgten Kapitals, eine Gesamtsumme von . . . . . 34 023 268 Rbl..

d. h. ca. 1,8 Millionen Rubel mehr, ergeben hätte. Die Aktionäre erhielten 171 Rbl. 11 Kopeken für jede unverloste Aktie und 71 Rbl. 11 Kopeken für jeden Genußschein. Auf die sonstigen Entschädigungen der Aktionäre kommen wir noch weiter unten zu sprechen.

Die Betriebsleitung der Warschau-Wiener Bahn wurde am 1./14. Januar 1912 unverzüglich von der russischen Regierung übernommen und eine staatliche Verwaltung gebildet, an deren Spitze der frühere Chef der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn trat. Dem früheren Verwaltungsrat der Warschau-Wiener Bahn lag nunmehr nur noch die Pflicht ob, eine außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre einzuberufen, um dieser Rechenschaft über seine Tätigkeit bei der Verstaatlichungsaktion abzulegen und sodann betreffs der endgültigen Regelung der Abfindung der Aktionäre mit der Regierung in Unterhandlungen zu treten.

Die erwähnte außerordentliche Generalversammlung fand am 18. Februar/2. März 1912 in Warschau statt. Ein besonders bemerkenswertes Resultat hatte sie nicht. Der Verwaltungsrat benutzte in der Versammlung die Gelegenheit, sich des Vorwurfes zu erwehren, daß er die Aktionäre nicht rechtzeitig von der schwebenden Verstaatlichungsaktion in Kenntnis gesetzt hätte, und ferner des Vorwurfs, daß der Betrieb der Bahn zu kostspielig gewesen wäre. Bezüglich des ersteren wiederholte er die schon früher gemachte Mitteilung über seine Fühlungnahme mit dem russischen Finanzministerium, als die Gerüchte von einer Verstaatlichung in der Presse auftauchten. Zur Widerlegung des letzteren griff der Verwaltungsrat zurück auf eine in der Generalversammlung vom 22. Mai 1903 vorgelegte ausführliche Statistik und schaltete bei seiner weiteren Beweisführung die Jahre 1905—1908 aus, da für diese wegen „anormaler ökonomischer Verhältnisse im ganzen Lande" keine Dividende verteilt werden konnte. Nachdem er gezeigt hatte, daß verschiedene Ausgaben, namentlich die Beträge zu den Pensionsfonds, zu der Unterhaltung der Schulen usw. bei der Gesellschaft größer waren als bei den anderen großen russischen Bahnen, wies er darauf hin, daß der Betriebskoeffizient der Bahn, der im Jahre 1902 66,30 % betrug und im Jahre 1907 bis auf 81,62 % gestiegen war, im Jahre 1910 wieder auf 64,94 % heruntergedrückt werden konnte.

Von den Reden, die in der Versammlung gehalten wurden, ist die des ehemaligen Finanzdirektors der Warschau-Wiener Bahn, Dr. Straßburger, über die Berechtigung der Ansprüche der Aktionäre, eine um 1,8 Millionen Rubel höhere Abfindung als die seitens des russischen Staates bewilligte zu erhalten, besonders bemerkenswert; schon deshalb, weil Dr. Straßburger unumwunden erklärte, daß die Berechnung der Regierung „dem Buchstaben des Gesetzes nach" zutreffe. Er führte darüber u. a. folgendes aus:

Der Verwaltungsrat sei davon überzeugt, daß seine Forderung bezüglich des Mehrbetrages von 1,8 Millionen Rubel gerechtfertigt wäre; das Finanzministerium betrachte diese jedoch als den Statuten der Gesellschaft zuwiderlaufend, da im Punkt 8 des Gesetzes vom 7. Juni 1890 über die Verschmelzung der Warschau-Bromberger Bahn und der Warschau-Wiener Bahn, welcher für die Berechnung des Verstaatlichungspreises für das Warschau-Wiener Eisenbahnunternehmen maßgebend wäre, gesagt sei, daß zur Berechnung sowohl des Gewinnes als auch des Anteils des Fiskus an demselben die Durchschnittsziffer für eine siebenjährige Periode, von welcher die zwei ungünstigsten Jahre gestrichen werden, als Grundlage diene, daß ferner bezüglich der den emittierten Prioritäten entsprechenden Belastung im Gesetze bestimmt sei, daß einem Abzug die für die Gesellschaft obligatorischen jährlichen Zinsen und die Tilgungsrate unterliegen. So bestimme es der Buchstabe des Gesetzes. Infolgedessen halte es die Regierung nicht für möglich, den vom Verwaltungsrate angeführten Umstand zu berücksichtigen, daß die auf die Prioritäten bezügliche Annuität des letzten Jahres eben im gegebenen Falle höher als der Durchschnitt für die siebenjährige Periode sei, und daß die Regierung außerdem zwar die Zahlungen für die Prioritäten bis zum Ablauf der Konzession übernehme, wenn sie sich in manchen Fällen davon nicht vor dem Jahre 1932 sogar befreie, daß sie jedoch andererseits ein Aktiv erhalte, welches den Gegenwert der Belastung darstelle, da das bei Emittierung der Prioritäten für dieselben erzielte Kapital für Investitionen verwendet worden wäre; auf diese Weise habe die Regierung Aussicht, eine der Investition entsprechende Erhöhung des Gewinnes zu erzielen, während dieses Kapital für die Gesellschaft noch nicht gearbeitet hätte. Schließlich habe auch die Regierung d e n Ausführungen des Verwaltungsrates keine Rechnung getragen, die dahin lauteten, daß der Verstaatlichungspreis ein Äquivalent des Reingewinnes bilden dürfte, den die der Berechnung des Abfindungsbetrages zugrunde gelegte siebenjährige Periode ergäbe, und zwar rücksichtlich aller Elemente dieser Berechnung des Gewinnes, der Belastung infolge emittierter Prioritäten und des Anteils des Fiskus am Reingewinn, und dies in allen drei Fällen auf Grund eines Durchschnitts für die in Betracht kommende Periode.

Die Versammlung erteilte schließlich mit ¾-Mehrheit der Verwaltung die Vollmacht, mit der russischen Regierung weiter zu verhandeln und einen Schlußvertrag mit der Regierung bezüglich aller sich aus der Verstaatlichung ergebenden Fragen abzuschließen. Bemerkenswert ist noch die Verteilung der für die Generalversammlung angemeldeten Aktien nach Ländern. Das Resultat bei dem am 8./21. Februar erfolgten Schluß des Aktiendepots war folgendes:

Es wurden deponiert in

Warschau . . .	13 452	Aktien von	1 345 200	Rbl. Wert
Berlin	58 267	„ „	5 826 700	„ „
Brüssel	25 783	„ „	2 588 300	„ „
Amsterdam . .	830	„ „	830 000	„ „
Zusammen von 343 Aktionären	98 332	Aktien von	9 833 200	Rbl. Wert.

Demnach war also in Berlin mehr als die Hälfte des vertretenen Aktienkapitals angemeldet.

XXXX. Kapitel.

Die restlichen Ansprüche der Aktionäre.

Die Ansprüche der Aktionäre, die die Verwaltung der Regierung gegenüber außer dem Rückkaufspreis noch zu vertreten hatte, bezogen sich auf folgende Summen:

1. auf die Zahlung der Dividende vom 1. Januar 1911 bis 14. Januar 1912;
2. auf den bis zu diesem Termin angesammelten Reservefonds;
3. auf die Höhe desjenigen Betrages, der den Aktionären dafür zukam, daß die Gesellschaft das Recht auf den Betrieb der Kohlengrube Felix durch die Verstaatlichung verlor, obgleich diese Grube dem Gesetz vom 27. Juni 1874 zufolge sogar im Falle der Verstaatlichung vor dem Ablauf des Konzessionstermins im Betriebe der Gesellschaft bis zu diesem letzteren Termin verbleiben sollte.

Wegen dieser drei Fragen fand zwischen dem Verwaltungsrat und der Regierung ein sehr lebhafter Meinungsaustausch statt. Der Verwaltungsrat legte seine Ausarbeitungen bezüglich dieser Fragen in mehreren Denkschriften nieder. Eine definitive Einigung mit der russischen Regierung ist zur Zeit der Fertigstellung dieser Arbeit noch nicht erfolgt, doch besteht jetzt nach Ansicht des Verwaltungsrats begründete Aussicht, daß seine Ausführungen bezüglich dieser drei Punkte, auf die wir jetzt noch näher eingehen werden, seitens der Regierung anerkannt werden, so daß in nicht allzu ferner Zeit die Schlußabrechnung zwischen der Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn und der Regierung erfolgen kann.

Als die russische Regierung die Warschau-Wiener Bahn in ihre Regie übernahm, war der Abschluß pro 1911 noch nicht fertiggestellt. Die Betriebsausweise waren für die ersten 7 Monate des Jahres 1911 nach definitiver und für 10 Monate nach provisorischer Ermittelung bekanntgegeben. Zur Geltendmachung ihrer Rechte auf die Zahlung

der Dividende für das Jahr 1911 und die ersten 13 Tage des Jahres 1912 stellte die Verwaltung in einer Denkschrift vom 24. Februar 1912 eine ungefähre Berechnung auf, wie das Jahresresultat pro 1911 schätzungsweise unter Zugrundelegung der Resultate des Jahres 1910 im Verhältnis zu den bereits bekannten Monatsausweisen des Jahres 1911 ausfallen würde. Diese Berechnung lautete folgendermaßen:

Die Zahl der Achswerst für die ersten 10 Monate des Jahres 1910 stellte sich auf 457 363 397; für das ganze Jahr 1910 betrug diese 560 653 936, was einen Prozentsatz von 122,5839 % im Verhältnis zum Durchlauf der Achsen für die ersten 10 Monate ergibt. Im Jahre 1911 stellte sich die Zahl der Achswerste für die ersten 10 Monate auf 489 852 157. Wenn man den Prozentsatz für das Jahr 1910 (122,5839) auch für das Jahr 1911 anwendet, so erhält man als Zahl der Achswerst für das volle Jahr 1911 (489 852 157 × 122,5839 = 600 479 878) rund 600 000 000. Im Jahre 1910 betrug die durchschnittliche Einnahme für den Verkehr pro 10 000 Achswerst:

für die ersten 7 Monate des Jahres . . .	Rbl. 530,97
für das volle Jahr 1910	„ 533,68.

Für die ersten 7 Monate des Jahres 1911 betrug die gleiche Durchschnittseinahme 543,83 Rbl. Wenn man für das volle Jahr 1911 den Durchschnitt von 543 Rbl. annimmt, so erhält man für 600 000 000 Achswerst eine Einnahme für den Verkehr 543 × 60 000 = 32 580 000 Rbl.

Die Gesamteinnahme für das Jahr 1911 würde sich stellen:

Einnahme für den Verkehr	Rbl. 32 580 000.—
Verschiedene Einnahmen, laut Etat 1911 . .	„ 369 660.—
Finanzielle Operationen, laut Bericht pro 1910	„ 427 872.—
Dienstgut, laut Etat 1911	„ 446 380.—
zusammen	Rbl. 33 823 912.—
rund	Rbl. 33 820 000.—

Was die Betriebsausgaben anbetrifft, so wurden laut Etat pro 1911 die Ausgaben veranschlagt auf . . Rbl. 20 593 213.—.

Auf Grund des Betriebskoeffizienten pro 1910 (64,9431 %) würden sich die Ausgaben stellen auf . . . . . Rbl. 21 963 756.—, d. h. auf Rbl. 1 370 543.— höher als im Etat veranschlagt wurden. Da eine derartige Etatsüberschreitung nicht anzunehmen ist (die Etatsüberschreitung für 1910 stellte sich auf Rbl. 191 461.—), so werden die Ausgaben nach einem Durchschnitt des Etatsvoranschlages und des Betriebskoeffizienten vom Jahre 1910 berechnet, d. h.

$$\frac{20\,593\,213 + 21\,963\,756}{2} = \text{Rbl. } 21\,278\,485.— = \text{rund Rbl. } 21\,278\,000.—,$$

wobei die Ausgaben mit einer Überschätzung angenommen werden,

da sie die Etatsausgaben um 685 000.— Rbl. übersteigen, die Anweisungen pro 1911 aber nach dem Etat geschahen.

Überschuß.

Bruttoeinnahmen		Rbl. 33 820 000.—
Betriebsausgaben		„ 21 278 000.—
	Überschuß	Rbl. 12 542 000.—

Verteilung des Überschusses.

Überschuß		Rbl. 12 542 000.—
Abschreibungen:		
Renovationsfonds 33 820 000 × 0,025 =	Rbl. 845 500.—	
Rente an den Staat	„ 250 000.—	„ 1 095 500.—
	Reineinnahme	Rbl. 11 446 500.—
Zinsen und Tilgung der Obligationen . . .		„ 4 136 770.47
	Reingewinn	Rbl. 7 309 729.53

Verteilung des Reingewinnes:

Zusatzrente für den Staat	Rbl. 275 000.—	
Tilgung der Aktien . . .	„ 522 000.—	
Reservefonds 7 309 729.53 × 0,03 =	„ 219 291.89	
Für die Aktionäre:		
zu 6 Rbl. für 149 695 Aktien Rbl. 898 170.—		
zu 3 Rbl. für 100 305 Genußscheine Rbl. 300 915.—	„ 1 199 085.—	
Zusatz zur Remuneration des Personals R. 33 820 000 × 0,0175	„ 591 850.—	„ 2 807 226.89
	verbleibt zur Verteilung	Rbl. 4 502 502.64

Anteil des Fiskus

$$1\,000\,000 + \frac{2\,502\,502.64 \times 2}{3} = \quad \text{„ } 2\,668\,335.10$$

Anteil der Aktionäre

$$1\,000\,000 + \frac{2\,502\,502.64}{3} = \quad \text{„ } 1\,834\,167.54$$

Superdividende.

Die Superdividende beträgt:

1.	Anteil am Reingewinn pro 1911	Rbl.	1 834 167.54
2.	Unverteilte Dividende pro 1910	„	13 992.89
3.	Rest des im Jahre 1910 reservierten Betrages für Studien neuer Eisenbahnverbindungen 20 000 — 5 000 Rbl., rund	„	15 000.—
	Zusammen	Rbl.	1 863 160.43

Der Betrag von 1 863 160 Rbl. entspricht einer Superdividende von ca. 7,88 %, so daß die Gesamtdividende der Aktionäre pro 1911 sich auf etwa 13,88 % für die Aktien und 10,88 % für die Genußscheine belaufen würde.

Wir gehen über zu der Berechnung des Reservefonds.

Er betrug am 1. Januar 1911	Rbl.	290 707.—
Dazu tritt die Dotierung pro 1910 mit . . .	„	168 263.—
Zusammen	Rbl.	458 970.—
Hiervon sind laut Beschluß der Generalversammlung vom 11./24. Juli 1911 Ausgaben zu decken in Höhe von	„	79 367.—
so daß per 1. Januar 1912 verbleiben . . .	Rbl.	379 603.—
Hierzu tritt die projektierte Dotierung pro 1911 mit	„	219 291.—
ferner die Dotierung für 13 Tage im Jahre 1912 (proportionell dem Resultate pro 1911) 219 291 : 365 × 13 = ...	„	7 813.—
und schließlich noch der Betrag, der zeitweise vom Reservefonds zur Anschaffung von Lokomotiven geliehen wurde (auf Grund des Schreibens der Eisenbahnverwaltung vom 12. Juni 1908) mit . . .	„	520 402.—
Zusammen	Rbl.	1 127 109.—

Die Summe des Reservefonds entspricht ca. 4½ % des Aktienkapitals.

Schließlich ist noch die Abfindung für die Überlassung der Kohlengrube Felix zu berechnen. Seitens der Verwaltung wird darüber in der Denkschrift vom 24. Februar 1911 folgendes ausgeführt:

„Infolge der Verstaatlichung des Unternehmens der Warschau-Wiener Bahn und infolgedessen des Aufhörens der Möglichkeit, das Recht der Nutznießung der Kohlengrube Felix auszuüben,

dürfte es unzweifelhaft sein, daß der Gesellschaft das Recht zusteht, vom Fiskus eine Entschädigung zu verlangen, und zwar in der Höhe des bis zum Ablauf der Konzession kapitalisierten Pachtzinses, welchen die Gesellschaft für Verpachtung dieser Grube erhält; dabei würde als Grundlage der Ertrag des letzten Jahres, für welches der Bericht fertiggestellt worden ist, d. h. des Jahres 1910, anzunehmen sein. Der auf diese Weise festgesetzte Betrag bei einer Kapitalisation zu 4½ % stellt sich auf 393 527 Rbl.; nach Abzug des Betrages, der bereits im Verstaatlichungspreise inbegriffen ist, d. h. des Betrages von 43 724 Rbl., hätte die Gesellschaft 349 802 Rbl. zu fordern. Dabei ist zu erwähnen, daß der Gesellschaft der Warschau-Wiener Bahn außerdem das Recht auf einen Anteil am Reservefonds der Grube zusteht, und daß dieser Anteil am 1. Januar 1911 131 669 Rbl. betrug. Da jedoch die Feststellung des jetzigen Gegenwertes dieses Rechtes schwierig wäre, so könnte nach Meinung des Verwaltungsrates die Warschau-W.-Bahn, um das Zustandekommen der Vereinbarung zu erleichtern, auf den genannten Anteil am Reservefonds der Grube „Felix" verzichten; dieser Anteil würde nach Ablauf der Konzession dem Fiskus als Rechtsnachfolger der Warschau-Wiener Bahn zufallen."

Der Betrag von 349 802 Rbl. entspricht ca. 1,4 % des Aktienkapitals der Warschau-Wiener Eisenbahn. Außer der oben angegebenen Abfindungsrente von 32 203 169 Rbl. hat demnach der Fiskus an die Aktionäre noch zu zahlen:

an Dividenden		Rbl. 3 170 279.—
für den Reservefonds		„ 1 127 109.—
für die Kohlengrube „Felix"		„ 349 802.—
	zusammen	Rbl. 4 647 190.—
Zu dieser Summe tritt auf Grund des Art. 15 der Zusatzkonzession vom 31. März 1900 1¾ % der Bruttoeinnahme als Zulage zur Remuneration des Personals = ...	Rbl. 591 850.—	
proportionell 13 Tage für 1912 . .	„ 21 086.—	Rbl. 612 936.—
oder insgesamt		Rbl. 5 260 126.—

Der Betrag von 4 647 190 Rbl., den noch die Akionäre erhalten, entspricht etwa 18,6 % des Aktienkapitals.

Wie wir schon erwähnten, hat die russische Regierung vor kurzem erklärt, daß sie mit der Berechnung des Verwaltungsrates bezüglich der Restabfindungen einverstanden sei. Größere Änderungen dürfte also auch die offizielle Schlußabrechnung, die in Kürze zu erwarten steht, zurzeit aber noch nicht veröffentlicht ist, nicht mehr bringen. Legen wir obige Zahlen zugrunde, so ergibt sich, daß

die russische Regierung für den Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn insgesamt 37 463 295 Rbl. aufwenden mußte, und daß die Aktionäre demnach pro Aktie etwa 189¾ % und pro Genußschein 89¾ % erhalten.

Im Interesse der Aktionäre sind nun noch gewisse andere, kleinere Nachforderungen an die russische Regierung gestellt worden und zwar sollen den Aktionären die Zinsen auf die am 1. Juli 1912 fällig gewesene Dividende vergütet werden, denn der Betriebsüberschuß war vorhanden und in der Zwischenzeit zinsbringend angelegt. Ferner sollen die sehr erheblichen Liquidationskosten von der russischen Regierung ersetzt werden, da es sich nicht um eine freiwillige, sondern um eine von der Regierung veranlaßte, unfreiwillige Liquidation handelte. Bezüglich dieser Nachforderungen muß man natürlich abwarten, ob sie von der russischen Regierung als zu Recht bestehend anerkannt werden.

Schlußbetrachtungen.

Der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn darf in bezug auf die russische Verkehrspolitik symptomatische Bedeutung beigemessen werden. Mit dem Rückkauf dieser fast ältesten russischen Eisenbahn hat die Regierung deutlich gezeigt, nach welchen Prinzipien sie auch in Zukunft ihre Verkehrspolitik zu richten gedenkt: der Staatsbahngedanke, der Gedanke, daß die russischen Eisenbahnen sich überwiegend im Besitze des Staates befinden müssen, soll vorherrschend bleiben. Dabei will die Regierung aber keineswegs, wie wir aus dem Gesetz vom Jahre 1905 gesehen haben, den Bau von Eisenbahnen mit Hilfe privaten Kapitals gänzlich ausschalten; im Gegenteil, sie zeigt sich neuerdings bemüht, dem privaten Kapital die dazu nötigen Mittel und Wege zu erleichtern. Indessen muß man sich deutlich vor Augen halten, daß das Privatkapital nur dazu ausersehen ist, Pionierdienste zu leisten, und daß der Staat schließlich immer wieder die für ihn wichtigsten Linien in seine Hand bringen wird. Ein deutliches Beispiel dafür bietet die jüngste von der Duma am 17. März d. J. beschlossene Verstaatlichung eines der größten Privatbahnnetze Rußlands, der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn. Auch ist der Rückkauf der Moskau-Kasan-Eisenbahn seitens der Budgetkommission der Duma am 14. April d. J. gebilligt worden.

Mit der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn hat die Berliner Börse gleichzeitig eines ihrer interessantesten Papiere verloren. Überhaupt sind damit die Aktien russischer Eisenbahnen von den westeuropäischen Börsen verschwunden. Der Kurszettel der

Berliner Börse verzeichnet zwar noch die Aktien der jetzt zum Rückkauf gelangenden Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn, deren Name bis zum 7. Juni 1895 „Kursk-Kiew" lautete, doch sind die in deutschem Besitz befindlichen Aktien dieser Bahn meist längst nach Rußland zurückgewandert, sodaß Umsätze in diesem Papier schon seit langer Zeit nicht mehr stattgefunden haben und eine Notiz nicht mehr zustande gekommen ist. Bei der neuen Phase des Eisenbahnbaues, die im Jahre 1905 in Rußland begonnen hat, pflegt man das Baukapital überwiegend durch Ausgabe von Obligationen, die staatlich garantiert und mit dem 4½ %igen Zinsfuß ausgestattet sind, aufzubringen. Das Aktienkapital wird im Verhältnis zum Obligationskapital relativ gering bemessen und auch meist in Rußland untergebracht, sodaß der deutsche Besitz an Aktien neuer russischer Eisenbahnen nur sehr gering sein dürfte. Andererseits sind aber von den Obligationen russischer Privatbahnen in Deutschland neuerdings recht erhebliche Beträge placiert worden, was aus nachstehender Tabelle hervorgeht:

Jahr	Monat	In Berlin wurde emittiert:		Zum Kurse von
		Name der Gesellschaft	4½ proz. staatl. garantierte Prioritätsanleihe in Mark	
1909	IV.	Moskau-Kiew-Woronesch	26 000 000	88,50
1909	X.	do.	60 000 000	93
1909	IV.	Moskau-Kasan	20 757 000	88,50
	IV.	Wladikawkas	14 657 000	88,50
1910	VI.	Moskau-Kiew-Woronesch	72 751 000	96
1911	VII.	Moskau-Kasan	54 481 000	97,50
		Podolische Eisenbahn	42 674 000	97,50
1912	IV.	Wladikawkas	80 000 000	95,75

In den Jahren 1905—1908 ist keine russische Eisenbahnanleihe an den Berliner Markt gekommen, nachdem im Jahre 1905 die große 4½ %ige Staatsanleihe in Höhe von 500 Millionen Mark zu 95 % u. a. auch in Berlin zur Zeichnung aufgelegt worden war. Die Rechtsverhältnisse der Prioritäten werden von einer eventuellen Verstaatlichung nicht berührt, da sie absolute Staatsgarantie genießen, und so dürften sich auch voraussichtlich derartig unliebsame Differenzen zwischen ausländischen Aktionären der Bahnen und der

russischen Regierung wie bei der Verstaatlichung der Warschau-Wiener Bahn nicht wiederholen; dabei aber auch manche Verluste deutschen Kapitals vermieden werden. Als sicher darf es gelten, daß der russische Staat bei dem Rückkauf der Warschau-Wiener Bahn einen finanziellen Erfolg erzielt hat, was für ihn eine kleine Kompensation für die großen Ausfälle bedeutet, die seine Eisenbahnpolitik Jahre hindurch zur Folge hatte. Die Warschau-Wiener Eisenbahn wird jetzt auf das breite russische Spurmaß umgebaut, was natürlich erhebliche Kosten verursacht, die aber der Staat wegen der strategischen Bedeutung der Bahn auf sich nehmen muß.

ANHANG.

Tabelle I.

Entwicklung des Bahnnetzes der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Eröffnungsjahr	Name der Strecke	Länge in Werst
1845 3. VI.	Warschau—Grodzisk	
8. X.	Grodzisk—Skiernievice	
1. XI.	Skiernievice—Lowicz	
15. XI.	Lowicz—Rogow	308
1846 11. XI.	Rogow—Piotrkow	
1. XII.	Piotrkow—Czenstochau	
1848 1. IV.	Zabkowice—Granica	
1859 14. VIII.	Zabkowice—Sosnovice	16,6
1863 1. I.	Lowicz—Alexandrowo (Warschau-Bromberger Eisenbahn)	130,8
1867 1. VII.	Alexandrowo—Ciechocinek	6,6
1875	Anschlußbahn von Yozevow—Ciechocinek—Pruszkow. Zweigbahn nach den Kohlengruben „Felix“.	
1876 14. XI.	Verbindungsbahn zwischen den Warschauer Bahnhöfen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.	
1880	Fünf kleine Anschlußbahnen zu benachbarten Fabriken.	
1881		
1903 1. IV.	Warschau—Kalisch (mit russischer Normalspur)	235
	Zwei schmalspurige Anschlußbahnen:	
	1. Zabkowice zur Kohlengrube „Ignati“,	
	2. Zabkowice—Szontschow.	
1906	Zwei Anschlußbahnen der Kalischer Strecke an das preußische Eisenbahnnetz:	
	1. Von der 238,7 ten Werst der Kalischer Zweigbahn bis zur Endstation Szczypiorno (an der preußischen Grenze) mit normalem russischen Spurmaß	5,35

Fortsetzung der Tabelle I.

Eröffnungsjahr	Name der Strecke	Länge in Werst
	2. Verbindungsbahn mit ausländischem (deutschem) Spurmaß von der Station Kalisch über Szczypiorno hinaus, welche den Anschluß an die preußischen Bahnen in der Richtung nach Skalmierzyce—Ostrowo erreicht, und Anschlußgleis zwischen Lowicz-Kalischer und Lowicz-Wiener Bahnhof	7,36
1910	Vier Bahnen: drei Anschlußbahnen an das Stammnetz und eine Anschlußbahn an die Kalischer Strecke:	
	1. Von der Station Piotrkow bis zur Umladungsrampe der Sulejower Kleinbahn	0,602
	2. Von Czenstochau bis zur Umladungsrampe der Herby-Kielzer Eisenbahn	0,47
	3. Von Zabkowice bis Post Pogow .	1,842
	4. Ausdehnung der Verbindungsbahn zwischen den Magistrallinien der Kalischer Strecke und der Warschauer Gürtelbahn vom Warschau-Kalischer Güterbahnhof bis zur Ringbahn der Weichselbahnen	3,116

Abgesehen von den kleinen Zufuhrbahnen zu einzelnen Fabriken und Kohlengruben erreichte das Hauptnetz der Warschau-Wiener Eisenbahn eine Ausdehnung von 716 Werst.

Tabelle II.

Betriebseinnahmen und -ausgaben der Warschau-Wiener Eisenbahn sowie die Beteiligung des Staates.

Jahr	Betriebs-einnahmen	Ausgaben	Be-teiligung des Staates	Betriebs-koeffizient in %
1858	1 020 106	612 000	200 000	60
1859	1 124 607	637 000	200 000	56⅔
1860	1 375 393	730 918	200 000	52
1861	1 411 033	752 526	200 000	53,3
1862	1 841 904	1 005 080	200 000	49
1863	1 465 424	960 741	—[1])	65
1864	1 067 179	997 931	225 000	72
1865	1 980 605	1 067 179	225 000	43
1866	2 199 130	1 137 483	225 000	41
1867	2 410 025	1 301 678	225 000	44,5
1868	2 767 550	1 350 193	250 000	40
1869	2 677 703	1 321 728	250 000	49,37
1870	3 017 581	1 392 036	250 000	46,13
1871	3 560 583	1 668 960	250 000	49,66
1872	3 623 008	1 811 996	250 000	50,01
1873	4 258 378	2 024 430	250 000	47,53
1874	4 446 843	2 209 610	250 000	49,68
1875	4 193 025	2 268 153	250 000	54,09
1876	4 780 350	2 433 494	250 000	45,6
1877	5 334 112	2 569 561	250 000	43,5
1878	6 396 080	2 970 711	250 000	56,41
1879	6 847 568	4 055 965[2])	250 000	59,23
1880	7 975 657	5 201 063	250 000	65,21
1881	7 856 596	5 124 185	250 000	65,22
1882	7 876 554	4 161 455	250 000	52,83
1883	9 064 198	4 508 789	250 000	49,74
1884	9 000 532	4 916 229	250 000	54,62

[1]) 225 000 Rbl. erlassen.

[2]) Der bedeutende Unterschied gegenüber den Vorjahren stammt daher, daß die Ausgaben für Renovationsarbeiten, die früher getrennt aufgeführt wurden, mit hineinbezogen sind.

Fortsetzung der Tabelle II.

Jahr	Betriebs-einnahmen	Ausgaben	Beteiligung des Staates	Betriebskoeffizient in %
1885	8 754 263	4 859 358	250 000	55,51
1886	9 176 473	4 929 767	250 000	53,72
1887	8 827 380	4 937 732	250 000	55,94
1888	9 563 766	4 972 579	250 000	51,17
1889	9 393 364	5 117 884	250 000	51,51
1890	11 016 297	6 278 295	871 321	56,99
1891	11 321 875	6 632 499	806 792	58,57
1892	11 242 202	7 420 340	342 675	66
1893	12 213 112	7 571 795	806 968	61,99
1894	13 792 748	8 358 291	998 579	61,16
1895	14 516 808	8 962 832	902 921	61,75
1896	14 300 675	9 471 603	548 500	66,23
1897	15 668 087	9 926 895	1 012 500	63,36
1898	17 432 105	10 891 819	1 337 546	62,48
1899	18 429 255	11 595 269	1 468 750	62,92
1900	18 597 014	12 740 573	968 750	68,51
1901	18 571 044	12 751 147	739 855	68,66
1902	19 367 422	12 788 779	872 645	66,03
1903	21 346 108	13 872 188	883 375	64,98
1904	21 049 824	15 005 170	525 000	71,28
1905	18 806 622	14 419 673[3])	250 000	76,67
1906	21 880 689	17 252 131[4])	250 000	78,85
1907	23 886 423	19 495 859[5])	250 000	81,62
1908	25 233 878	19 743 065	525 000	78,24
1909	28 444 171	20 067 550	966 707	70,53
1910	31 146 452	20 227 461	2 245 999	64,94
1911[6])	33 820 000	21 278 000	3 193 335	63,2

[3]) In Ermangelung eines Reinertrages ist der gemäß dem Tilgungsplane zur Amortisation der Aktien erforderliche Betrag von 437 200 Rbl. mit Genehmigung des Verkehrsministeriums aus dem außerordentlichen Reservefonds gedeckt worden.

[4]) Zu denselben Zwecken Entnahme von 450 300 Rbl. aus dem Reservefonds.

[5]) Zu denselben Zwecken Entnahme von 463 700 Rbl. aus dem Reservefonds.

[6]) Vorläufig provisorisch festgestellt.

Tabelle III.

Personen- und Güter- (davon Steinkohlen-) Beförderung der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Jahr	Personenbeförderung	Güterbeförderung	
		insgesamt	davon Steinkohlen
		in Pud (1 Pud = 16,3805 kg)	
1858	511 645	8 476 418	945 600
1859	575 284	9 191 184	2 057 636
1860	625 520	14 122 181	3 513 671
1861	602 395	17 003 705	4 058 367
1862	728 892	23 867 918	5 740 511
1863	867 319	22 077 143	6 342 392
1864	606 773	24 928 484	6 642 608
1865	650 956	29 580 620	10 974 853
1866	703 215	34 475 426	12 694 676
1867	770 147	33 770 470	13 402 003
1868	801 849	40 814 405	17 344 101
1869	895 134	40 002 078	14 950 554
1870	1 018 619	47 586 116	17 714 808
1871	1 100 483	55 048 488	23 064 450
1872	1 250 668	60 260 048	19 665 019
1873	1 366 826	74 074 633	20 177 750
1874	1 485 347	73 565 420	22 802 869
1875	1 460 508	69 392 648	25 370 302
1876	1 519 549	83 839 802	34 308 250
1877	1 600 264	88 015 349	35 767 088
1878	1 772 205	105 025 469	46 658 703
1879	1 610 083	108 547 553	59 329 987
1880	1 615 812	130 129 289	77 705 849
1881	1 653 885	119 278 036	71 462 732
1882	2 011 859	118 686 711	68 908 003
1883	1 853 592	145 532 815	68 887 623
1884	1 851 374	144 760 225	83 527 664
1885	1 786 269	148 438 448	88 323 375
1886	1 842 887	158 050 924	94 412 358
1887	1 779 300	152 716 494	90 436 536

Fortsetzung der Tabelle III.

Jahr	Personen-beförderung	Güterbeförderung	
		insgesamt	davon Steinkohlen
		in Pud (1 Pud = 16,3805 kg)	
1888	1 870 495	166 373 862	101 384 987
1889	2 090 128	169 280 587	97 763 433
1890	2 374 924	168 397 673	93 814 567
1891	2 358 001	171 930 913	99 640 607
1892	2 199 651	176 021 963	101 297 781
1893	2 435 609	200 328 271	112 915 673
1894	2 576 251	225 724 991	123 472 261
1895	3 031 029	241 277 451	136 407 288
1896	3 146 599	261 966 784	139 258 875
1897	3 697 124	290 065 906	149 033 708
1898	4 090 323	319 632 399	160 245 796
1899	4 559 322	344 176 777	177 372 754
1900	4 593 730	335 283 432	177 674 961
1901	4 709 692	345 258 161	173 458 263
1902	4 811 202	342 258 058	185 062 886
1903	5 315 522	379 437 904	200 847 826
1904	5 711 613	388 940 014	202 386 002
1905	5 104 450	331 228 917	182 010 056
1906	5 859 214	384 185 054	210 556 136
1907	6 915 908	436 372 605	238 463 994
1908	7 797 185	441 227 274	233 962 519
1909	8 580 282	462 491 009	231 361 760
1910	9 628 016	506 624 495	247 103 609
1911[1])	—	—	—

[1]) Die Zahlen pro 1911 sind noch nicht bekanntgegeben.

Tabelle IV.

Betriebsergebnisse der Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Jahr	Betriebs-einnahmen	Ausgaben	Zuschuß des Staates	Personen-beförderung	Güter-beförderung in Pud	Betriebs-koeffizient in %
1862	97 947	84 935	Baujahr	Baujahr	Baujahr	Baujahr
1863	417 200	276 675	124 345	297 369	8 029 928	66
1864	393 324	277 481	149 187	221 246	7 344 443	70
1865	497 300	288 449	55 948	218 751	9 289 777	58
1866	529 919	345 968	80 919	247 613	10 853 456	65
1867	583 942	414 458	95 385	269 003	9 266 851	70,9
1868	659 801	604 414	229 957	282 226	11 075 712	91,6
1869	674 427	593 682	198 299	312 120	12 986 243	88
1870	823 553	728 256	183 747	325 755	16 685 770	88,4
1871	841 978	831 231	279 045	327 292	17 702 561	98,7
1872	897 888	886 602	267 758	362 799	14 694 179	98,7
1873	984 168	893 602	188 478	390 743	17 871 991	90,7
1874	1 031 364	834 013	90 693	416 351	18 873 336	81,7
1875	1 038 360	834 450	75 134	402 612	17 349 870	80,4
1876	1 028 168	842 378	93 254	384 190	21 502 797	81,9
1877[1])	1 186 097	885 695	—	402 280	22 442 274	74,7
1878[1])	1 349 703	1 029 775	—	439 298	25 428 789	76,3
1879	1 332 775	1 229 129	175 398	385 656	26 612 300	92,2
1880	1 294 074[2])	1 319 031	254 062	392 936	26 562 526	98,1
1881	1 094 842	1 079 223	263 425	409 632	24 339 602	98,6
1882	1 201 716	1 060 357	137 685	436 114	25 640 734	88,2
1883	1 212 627	1 092 556	158 973	401 018	28 327 274	90,1
1884	1 083 459	997 456	193 041	390 982	22 632 571	92,1
1885	1 031 992	896 528	143 581	366 061	23 061 512	86,9
1886	1 046 755	844 162	76 452	364 154	23 956 940	80,6
1887	992 820	846 332	132 557	341 980	22 869 231	85,3
1888	1 074 151	784 279	—	338 284	24 514 166	73
1889[3])						

[1]) In den Jahren 1877, 1878 und 1888 brauchte die Zinsgarantie des Staates nicht in Anspruch genommen zu werden. Die in diesen Jahren erzielten Überschüsse in Höhe von 21 356, 40 882 und 10 826 Rbl. wurden einem Reservefonds überwiesen.

[2]) Dazu kamen noch 49 939 Rbl. Zuschuß der Regierung.

[3]) Die Zahlen waren nicht zu ermitteln.

Tabelle V.

Gezahlte Dividenden und Kurse der Aktien an der Berliner Börse.

Jahr	Dividenden[1]) in %	Ultimo-Kurse Jahr	
1858	$16^2/_3$	1858	—
1859	15	1859	—
1860	$13^1/_2$	1860	—
1861	$11^1/_4$	1861	—
1862	$13^1/_3$	1862	—
1863	$8^1/_2$	1863	—
1864	$7^{11}/_{12}$	1864	—
1865	$8^1/_2$	1865[2])	68,25
1866	$8^1/_3$	1866	60,75
1867	$8^1/_3$	1867	60,87
1868	$6^2/_3$	1868	58,87
1869	$9^7/_{22}$	1869	53,87
1870	12	1870	60,62
1871	12	1871	85
1872	10	1872	90,62
1873	11	1873	83,75
1874	10	1874	90,37
1875	$7^1/_2$	1875	230
1876	$6^2/_3$	1876	190
1877	5	1877	160,50
1878	$9^1/_6$	1878	174,60
1879	$11^2/_3$	1879	253,50
1880	10	1880	267,20
1881	5	1881	246
1882	$5^5/_6$	1882	172,50
1883	10	1883	220
1884	$12^1/_2$	1884	209
1885	$13^1/_3$	1885	219
1886	15	1886	296,50
1887	15	1887	253,75
1888	15	1888	186,50
1889	15	1889	193,75
1890	$18^1/_3$	1890	231,90
1891	$17^1/_3$	1891	209

Fortsetzung der Tabelle V.

Jahr	Dividenden[1]) in %	Ultimo-Kurse Jahr	
1892	$11^1/_5$	1892	198
1893	$17^1/_2$	1893	240,10
1894	$19^1/_6$	1894	246,10
1895	$18^5/_6$	1895	264
1896	14	1896	269
1897	$20^1/_6$	1897	265,10
1898	$24^1/_2$	1898	399,70
1899	$26^1/_4$	1899	440
1900	$15^1/_6$	1900	275,50
1901	6,85	1901	160,50
1902	7,40	1902	179,50
1903	7,40	1903	168,25
1904	$1^3/_4$	1904	165,50
1905	0	1905	128
1906	0	1906	126,25
1907	0	1907	96,25
1908	0	1908	93,90
1909	$7^3/_4$	1909	129,25
1910	$11^1/_4$	1910	216,50
1911	13,88[3])	1911	183
		30. I. 1912	185,10

[1]) 1858—1900 von der Einzahlung von 60 Rbl., von 1901 ab auf die 100 Rbl.-Aktie gerechnet.

[2]) An der Berliner Börse eingeführt. Die Notiz verstand sich bis 1874 in Talern, von 1875—1887 in Mark pro Stück (3,20 ℳ = 1 Rbl.), von 1888 an in Prozent. (Die Aktie von 60 Rbl. nominale zu 192 ℳ angenommen.) Seit 1901 gilt der Kurs für 100 Rbl. (= 216 ℳ).

[3]) Provisorisch ermittelt.

Tabelle VI: **Kapitalsentwicklung.**

Jahr	Aktienkapital	Obligationskapital		
		3 %ige	4 %ige	5 %ige
1857	10 000 000 Met.-Rbl.	—	—	—
1860	—	2 400 000 Met.-Rbl.	—	—
1867	2 500 000 Met.-Rbl.	— [(I. Ser.).	—	—
1868	—	—	—	2 325 000 Met.-Rbl. (II. S.).
1869	—	—	—	3 255 000 „ (III. S.).
1872				
1873	—	—	—	4 999 959 Met.-Rbl. (IV. Serie).
1874				
1875				
1876				
1877	—	—	—	3 249 978 Met.-Rbl. (V. Serie).
1878				
1879				
1880				
1881	—	—		7 588 800 Met.-Rbl. (VI. Serie)
1882				
1890	—	—	21 535 000 Met.-Rbl.[1])	
			5 913 300 Rbl. (VII. Ser.)[2])	—
			3 320 200 „ (VIII. Ser.)[3])	
1894	—	—	12 046 875 Rbl. (IX. Ser.)	—
1899	—	—	15 864 946 Rbl. (X. Ser.)	—
1900	12 500 000 Rbl.	—	9 591 751 Rbl. (XI. Ser.)	—

[1]) Konvertierungsanleihe. [2]) Als Umtausch für die noch nicht amortisierten Warschau-Bromberger-Bahn Aktien. [3]) Als Rückerstattung an den Fiskus für die Schuld der Warschau-Bromberger Bahn.

Tabelle VII.

Obligationskapital.

Einzelheiten bezüglich des durchschnittlichen Prozentsatzes der Verzinsung und Tilgung des Obligationskapitals der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft enthält folgende, im Protokoll der Generalversammlung vom 22. Mai/4. Juni 1903 angeführte Tabelle, die die Bedingungen der Emission der Obligationen angibt.

	Prozentsatz des wirklichen Erlöses zum Nominalwert.	Prozentsatz der Verzinsung des Verlustes der Kursdifferenz und Tilgung.	Prozentsatz der Verzinsung des Verlustes und Kursdifferenz.
Obligationen der I. Serie .	50,00	6,86	6,43
„ „ II. „ .	56,59	9,68	9,20
„ „ III. „ .	69,19	7,92	7,44
„ „ IV. „ .	71,88	7,62	7,14
„ „ V. „ .	75,54	7,25	6,77
„ „ VI. „ .	92,52	5,92	5,44
„ „ IX. „ .	92,15	5,67	4,45
„ „ X. „ .	95,30	5,97	4,29
„ „ XI. „ .	95,30	4,64	4,22
Im ganzen bei den gegenwärtig (1903) im Umlauf befindlichen Obligationskapitalien	—	6,96	5,51

Die vorstehende Tabelle beweist, daß die Emissionsbedingungen im Laufe der Zeit immer günstiger wurden, daß sich aber der Prozentsatz im ganzen hoch stellt.

Tabelle VIII.

Höhe des Gesamtbaukapitals [1]).

Jahr	Kapitalnominalwert in Rubeln	
	Aktienkapital	Obligationskapital
1890	12 500 000	49 417 940
1891	12 500 000	49 417 940
1892	12 500 000	49 417 940
1893	12 500 000	49 417 940
1894	12 500 000	61 464 820
1895	12 500 000	61 464 820
1896	12 500 000	61 464 820
1897	12 500 000	61 464 820
1898	12 500 000	61 464 820
1899	12 500 000	61 464 820
1900	18 750 000	61 464 820
1901	25 000 000	74 192 718
1902	25 000 000	86 920 616
1903	25 000 000	86 920 616

[1]) Die Tabelle reicht bis zum Jahre 1903, da in diesem Jahre mit der Eröffnung der Kalischer Strecke der eigentliche Ausbau der Bahn beendet war. Die Addition des Obligationskapitals ist hier immer erst in dem Jahre erfolgt, in welchem bei der Gesellschaft bereits die volle Summe der Emission investiert war, im Gegensatz zu der Tabelle VI im Anhang, wo das Emissionsjahr berücksichtigt wurde.

Literaturangabe.

1. Archiv für Eisenbahnwesen,
Jahrgänge: 1883 (S. 167, 384, 621 ff.); 1885 (S. 74, 484 ff.); 1887 (S. 50 ff.); 1903 (S. 933 ff. Art. Matthesius „Die Russische Eisenbahnpolitik im 19. Jahrhundert"); 1904 (S. 72 ff.); 1905 (S. 354, 516, 837, 1301 ff.); 1906 (S. 706 ff.); 1907 (S. 904 ff.); 1908 (S. 1019 ff.); 1909 (S. 160, 188, 1143 ff.); 1910 (S. 925, 1175 ff.); 1911 (S. 664, 1186 ff.); 1912.
2. Conrads Jahrbücher, Bd. 73 (1899 S. 496 ff.).
3. Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle der Warschau-Wiener Eisenbahn von 1859—1910.
4. Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle der Warschau-Bromberger Eisenbahn von 1863—1888.
5. Handwörterbuch der Staatswissenschaften 1909 Jena; III. Bd., insbesondere Artikel: „Eisenbahnen".
6. Heyfelder, Transkaspien und seine Eisenbahnen.
7. Röll, Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens (Wien 1890/95).
8. Salings Börsen-Papiere (zweiter finanzieller Teil).
Speziell: Jahrgänge: 1880/81; 1890/91; 1900/01; 1912/13.